

Die Preußische Handels- und Kriegs-Marine

und

ihre Stellung zum Zollverein.

Von

Friedrich Harkort.

> „Wenn ich Danzig hätte, so würde ich mir eine Marine anschaffen!"
>
> Friedrich der Große.

Berlin, 1852.
Verlag von Carl J. Klemann.

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS.

Google

Dem

Herrn C. A. Milde,

Mitglied der Preußischen II. Kammer,
in Breslau

hochachtungsvoll gewidmet

vom

Verfasser.

In den bewegten Tagen des Jahres 1848 standen Sie an der Spitze des Handelsministeriums und erkannten die Nothwendigkeit einer Dampfschifffahrt für unsern Handel mit Spanien, Italien und der Levante.

Der Plan gedieh unter den allgemeinen Wirren der deutschen und europäischen Verhältnisse nicht zur Reife;

Google

die materiellen Interessen der Nation traten, den politischen gegenüber, in den Hintergrund; allein das Bedürfniß ist geblieben. Es spricht sich heute wieder laut aus durch den Mund der Süddeutschen in Bezug auf die Rücksichten, welche man, bei Erneuerung des Zollvereins, Oestreich, als dem Vermittler des Handels im Mittelmeer, schuldig sei.

Der Moment ist der Errichtung einer direkten unabhängigen Linie von Dampfpaqueten nach jenen Ländern um so günstiger, da er mit Schöpfung einer preußischen Kriegsmarine zusammenfällt, deren leichtere Fahrzeuge dabei im Frieden eine dem Handel nützliche und die Seeleute ausbildende Verwendung fänden.

Die vorliegende kleine Schrift, welche unmittelbar nach dem Schluß der Kammern entstand, beschäftigt sich mit diesem Gegenstande, und ich erlaube mir, solche dem Freunde zu widmen, von welchem einst die erste Anregung ausging.

Die Macht der öffentlichen Meinung möge die wichtige Angelegenheit vor ihr Forum ziehen und ich vertraue, daß ein tauglicher Kern bleibe und zur Entwicklung gelange.

Berlin, Ende Mai 1852.

Friedrich Harkort.

Digitized by Google

Einleitung.

Der verhängnißvolle Krieg mit Dänemark hat die Preußische Nation zu dem klaren Bewußtsein gebracht, daß sie einer Kriegsmarine bedarf. Das besondere Interesse, welches einzelne Mitglieder der Volksvertretung an dem höchst wichtigen Gegenstande nehmen, bewog solche, in einer freien Berathung zusammenzutreten, um zu erwägen: in welcher Form ein geeigneter Antrag in die Kammern zu bringen wäre?

Aus der 1. Kammer schlossen sich an: die Herren Abgeordneten Diergardt, Meyer, Bittrich, Hensche und

aus der 2. Kammer:

Beseler, Braemer, Frentzel-Beyme, Kruse, Lorck, Metzenthin, Schubert, Trojan, Wegner und Harkort.

Als Vorfrage mußte das Schicksal der deutschen Flotte entschieden sein, bevor die Bildung einer selbstständigen Preußischen Flotte in den Vordergrund treten konnte.

Die Würfel sind endlich gefallen und die Geschichte wird Richterin sein über die Selbstsucht derer, welche die letzte Hoffnung des deutschen Volkes aus dem Jahre 1848 vernichteten.

Aus diesem Grunde hat die freie Marine-Kommission von der Einbringung eines bestimmten Antrages, nachdem sie zehn Sitzungen gehalten, Abstand genommen. Dagegen ergriff der Abgeordnete Kruse, bei Berathung des Budgets, das Wort, um die allgemeinen Ansichten über den Gegenstand auszusprechen, und ebenso erklärte sich der Abgeordnete Wegner, in unumwundner Weise, für eine tüchtige Kriegsmarine zu Schutz und Trutz.

Google

Die nächsten Kammern werden die wichtige Frage wieder aufnehmen müssen, denn Preußens politische Stellung drängt unabweisbar dahin, den deutschen Kriegswimpel als Vorfechter über die Meere zu tragen, damit wir nicht länger „die Parias unter den Handeltreibenden Nationen" genannt werden und jegliche Unbill erdulden an den fremden Küsten. Es darf nicht ferner in des kleinen Dänemarks Macht stehen, mit wenigen Fregatten den ganzen Seeverkehr der Provinzen Preußen und Pommern, nebst den Hinterlanden Posen und Schlesien, zu hemmen.

Für den Augenblick haftet noch der Eindruck jenes Schachs, welches unserem Handel geboten wurde, im Lande und es gilt, dem Gedanken der künftigen Abwehr solcher Demüthigung die praktische Spitze zu geben.

Wer in dieser Beziehung Material gesammelt hat, der gebe es hin zur Beurtheilung, damit die Regierung, beim Vorschreiten in dieser Richtung, in der öffentlichen Meinung eine hinreichende Stütze finde.

Seit Jahren widmete ich meine Aufmerksamkeit dem Seewesen, und das Erworbene theilte ich mit, damit es durch Andere berichtigt und vermehrt werde, um einen Standpunkt zu gewinnen, von dem aus das, was Noth thut, und Mittel und Wege zu übersehen sind.

Das Budget für 1853 wird eine angemessene Summe zur Schaffung einer Kriegsmarine auf den Etat bringen müssen, und ich zweifle nicht, daß die Kammern, nach reiflicher Prüfung des Organisationsplans, ihre Zustimmung ertheilen werden.

Manche werthvolle Notiz wurde mir durch die Güte des Herrn Ingenieurs Seybell in Grabow, meines langjährigen Meinungsgenossen und Freundes, wofür ich hiermit meinen Dank abstatte.

Berlin, Ende Mai 1852.

Friedrich Harkort.

I. Preußens politische Stellung in maritimer Hinsicht.

—

An den Grenzmarken deutscher Kultur steht Preußen dem mächtig angewachsenen Slaventhum gegenüber. Das Reich der Sarmaten liegt in Trümmern und kein Johann Sobiesky stellt sich ferner der östlichen Völkerfluth entgegen; wir müssen der eigenen Kraft vertrauen. Rußland erwarb die treffliche strategische Stellung in Polen, und ein Stoß von Warschau aus gegen Posen geführt, könnte leicht Ost- und Westpreußen in eine isolirte Lage bringen, um so gefährlicher, wenn die russische Flotte die Küsten bedrohte. Darin liegt eine deutliche Warnung, die Eisenbahnverbindung nicht auf Posen, sondern gegen Thorn zu leiten. Königsberg und Danzig sind nur dann mit Erfolg zu halten, wenn uns der Seeweg offen bleibt. Die russische Kriegsflotte ist reich an Kanonen, arm an tüchtigen Matrosen und Erfahrung; wir würden den Handschuh schon aufnehmen dürfen. Möge Preußen sich nur hüten, daß aus der dänischen Insel Bornholm nicht ein russisches Helgoland werde; England wird schon Cattaro am Mittelmeere, wo der griechische Glaube dem Zaarenreiche Sympathieen erweckt, überwachen, damit hier nicht ein Malta der Moskowiter entstehe!

Dänemark, als der kleinere Staat, fürchtet den deutschen Nachbar und ist der natürliche Verbündete Rußlands. Anders wäre die Sachlage, ständen die drei skandinavischen Reiche unter einem Scepter; dann möchten die Erinnerungen an Finnland erwachen und uns einen Bundesgenossen zuführen. Dänemark ist ferner unser Gegner wegen willkürlicher Handhabung des Sund-

zolls, mit dem seine Finanzen stehen und fallen. Vermittelst einer angemessenen Kriegsmarine können wir die dänischen Inseln überziehen und das Sundthor öffnen, bevor die russische Flotte sich aus dem Eise Kronstadts losringt. Schweden und Norwegen stehen zu Dänemark.

England wird mit dem russischen Riesen auf den Hochebenen Asiens und am goldenen Horn zusammenstoßen; es ist unser natürlicher Verbündeter nach dieser Seite hin und ebenso gegen Frankreich.

Hollands Lebensnerv ist der Rhein; so lange dort unser Banner weht, wird es nie feindliche Gesinnung gegen uns äußern, wohl aber unsere Freundschaft wahren, da ein jährlicher Verkehr von 80 Mill. Gulden daran geknüpft ist, wobei die Niederlande 30 Mill. mehr geben als nehmen, wovon 44 Mill. Einfuhr auf den Zollverein fallen, während die Ausfuhr nach Niederland nur 24 Mill. beträgt.

Frankreich hat die kaiserlichen Adler aufgepflanzt und es gilt wachsam zu sein, wenn auch der Hahn noch nicht krähte zur eilften Stunde. Einen bedeutenden Theil seiner Flotte wird es nicht zur Ostsee senden dürfen, denn England möchte die Heimkehr verschließen.

Spanien und Portugal können nur unsere Verbündete sein, wenigstens liegt kein denkbarer Grund zu irgend einer feindseligen Reibung vor; und dasselbe dürfte man von Neapel sagen.

Allein in dem Winkel der Adria, da bildet unser Nebenbuhler am deutschen Himmel, Oestreich, eine Seemacht, welche fähig ist, Preußen das Mittelmeer zu schließen und die Fahrten auf dem Ocean unsicher zu machen. Pola wird durch acht Forts gedeckt, zu einem Kriegshafen ersten Ranges umgeschaffen; Triest und Venedig sind bereits bewaffnet. Dadurch wächst sein Ansehn auf allen Inseln und den Küsten, während das unsrige um so mehr zurücktritt.

Allein Oestreich besitzt nicht die Elemente zur Bildung und Erhaltung einer Seemacht, gleich wie Preußen, was wir später nachweisen werden.

Die hohe Pforte wird einen höhern Werth auf unsere Freundschaft legen, wenn sie weiß, daß wir maritime Kräfte besitzen. Vor allen Dingen aber fällt das Primat Oestreichs, den

Schutz des deutschen Handels betreffend; unser Verkehr mit Aegypten und der Levante wird sich unserem höhern Gewerbfleiße gemäß gestalten. Die preußischen Tuchfabriken verdrängen, laut den östreichischen Handelsberichten, Böhmen und Mähren bereits vom levantischen Markte.

Wir vergessen zu sehr, was Vorder-Asien einst war und was es wieder werden kann. Der nicht kulturfähige Stamm der Osmanlis stirbt aus und das Reich der Araber wird wieder zur Herrschaft gelangen. Seit dem Tage, wo Ibrahim Pascha die Türken bei Koniah schlug, ist das nationale Gefühl eines Volkes wieder erwacht, das von jeher den Wissenschaften huldigte und sich der europäischen Bildung nicht abschließt. Die Eisenbahn im Thale des Nils wird dem Handel Europa's eine alte Bahn, in veredelter Form, wieder eröffnen, und am Fuße der Pyramiden wird das feurige Dampfroß dem Kameel der Wüste begegnen. Die Klugheit mahnt, sich bei Zeiten Achtung zu verschaffen und die Verbindungen anzuknüpfen.

Eine Kriegsmarine ist ferner ein dringendes Bedürfniß zum Schutze unseres Handels an der Westküste Afrika's. Noch jüngst erscholl der Nothruf aus Rio Pongo, in Ober-Guinea, daß mehre angesehene deutsche Häuser dort bankbrüchig wurden, weil kein vaterländisches Kriegsschiff sich je an den Küsten sehen ließe, um ihre Schuldner einzuschüchtern und, wie es bei den andern seefahrenden Nationen üblich ist, zur Zahlung zu zwingen. Dasselbe Verhältniß waltet in Bezug auf die kleinen Staaten Central-Amerika's ob, wo die ewigen Revolutionen alle Rechtszustände unsicher machen. In China besitzt Deutschland bedeutende Komptoire und im indischen Archipel kreuzen seine Handelsschiffe; auch dort ist der Schutz ein Erforderniß, denn die Barbaren achten und fürchten nur die Macht. Die deutsche Industrie entwickelt sich täglich mehr und sie muß den Absatz auf überseeischen Märkten suchen; unsere Handels-Marine (ohne Oestreich) ist die zweite, mindestens die dritte, im Range in Europa, und Ehre und Interesse fordern einen angemessenen Schutz.

Der jetzt tagende Zollkongreß bietet zwar ein klägliches Schauspiel deutscher Einigkeit, allein die Zeiten sind gekommen, wo die dynastischen Interessen den materiellen weichen müssen,

Google

und die Sympathieen der Völker fallen **der** Macht zu, welche ihren Verkehr auszudehnen und zu schützen versteht.

Die Darmstädter Ligue hat gezeigt, welche Masse Material für die deutsche Eintracht an den kleinen Höfen aufgespeichert liegt! Allein der Handel tanzt nicht nach der Melodie eines v. d. **Pforten**, sondern folgt einfach dem Wasserlauf. Wer die großen Ströme als Seethore besitzt, ist Herr des Völkerverkehrs. Die riesenhafte Entwicklung Nordamerika's (seine Handelsmarine umfaßt bereits fast $1\frac{1}{2}$ Mill. Lasten) wird noch durch das Gold Kaliforniens beschleunigt, und das alte Europa wird von dort aus neues Leben erhalten. Dorthin werden die Interessen des abendländischen Handels mächtig angezogen, und kein Oestreich kann die Vermittlung übernehmen, sondern nur die Nordsee.

Wir hoffen daß „das große Werk von welthistorischer Bedeutung" (die Aufgehung des Zollvereins in Oestreichs bunte Ländermasse), von dem der bairische Graf **Lerchenfeld** am 3. Januar 1852, dem Minister **Schwarzenberg** gegenüber, mit solchem Pathos sprach, durch Mangel an tüchtigem Material zum Erliegen kommen werde! Wir wissen ja, wie man an der Isar Geschichte macht, indem man die Klassiker umdruckt! — Die jüngste Interpellation in der Kammer hat bewiesen, daß das preußische Volk von seiner Regierung fordert: standhaft auszuharren und nicht zu weichen von der eingeschlagenen Bahn!

II. Preußens Handelsmarine.

Preußens Küsten mit 23 Häfen, am Becken der Ostsee, erstrecken sich von Barth in Pommern bis Memel an der russischen Grenze. Das Meer ist rauh und erzieht an Sturm und Wetter gewöhnte Seeleute, hochgeachtet unter allen Seefahrern.

Holz zum Schiffbau ist im Ueberfluß vorhanden; kein europäisches Land ist im Stande, so billig zu bauen wie Preußen. Elbing liefert die Last zu geringeren Preisen als Triest. Die Lebensmittel zur Verproviantirung sind ebenfalls wohlfeil und

trotz dieser Vortheile wächst der Verkehr nicht. Die Hauptausfuhr-Artikel sind Spiritus, Zink, Wolle, Getreide und Holz; allein seitdem England den Getreidehandel freigab, genießt die Ostsee nicht ferner den Vortheil, zunächst am Markte zu sein; das schwarze Meer, Aegypten und die Vereinigten Staaten Nordamerika's sind in scharfe Konkurrenz getreten. Seit dem 1. September 1851 bis zum März 1852 betrug die Ausfuhr der Vereinigten Staaten nach England:

650,800 Faß Mehl,
1,400,000 Bushel Weizen,
664,000 Bushel Mais.

Den Handel mit Kolonialwaaren drückt der Sundzoll, und das Hinterland fehlt für den Absatz, da Polen durch die russische Zolllinie hermetisch geschlossen ist.

Hamburg macht starke Konkurrenz und wenn die unnatürliche Höhe der Elbzölle, welche heute noch von Melnick bis zu diesem Hafen pro Centner 32 gGr. betragen, auf billiges Maß zurückgeführt wird, so tritt der Nachtheil noch schroffer hervor.

Auch die sich täglich mehrenden Eisenbahnen sind, der Pünktlichkeit und Schnelle wegen, schlimme Nebenbuhler. Die Fracht von Hamburg bis Berlin beträgt pro Centner auf der Eisenbahn 10 Sgr. einschließlich der Durchgangszölle, welche Lauenburg mit $1\frac{6}{10}$ Sgr. und Mecklenburg mit 1 Sgr. erheben. Demungeachtet bezog Stettin bereits Waaren von Hamburg auf der Eisenbahn.

Preußen hat die Unabhängigkeit seines Seeverkehrs aufgegeben, indem es Holstein fallen ließ. Der Kanal von Kiel bis Brunsbüttel an der Elbe, 15 Meilen lang, zu 15 Millionen Thaler veranschlagt, würde die Emancipation herbeigeführt haben, indem er Nord- und Ostsee, selbst für große Kriegsschiffe, verbunden hätte. Die gefährliche Fahrt um Skagen würde vermieden und der Sundzoll; die Zeitersparniß deckte die Kanalabgabe. Dänemarks Einnahme für den Sundzoll mag jetzt jährlich $2\frac{1}{2}$ Mill. Thlr. betragen.

Die Frequenz geht aus den nachstehenden Zahlen hervor.
1851 passirten 19,944 Schiffe den Sund.

Unter diesen Schiffen waren:		mehr als im J. 1850
preußische	2652	261
hamburger	76	46
bremer	34	5
lübecker	123	21
mecklenburger	1073	68
hannoveraner	744	226
oldenburger	330	124
im Ganzen deutsche Schiffe	5032	751

In diesen Zahlen sind indessen sämmtliche deutsche Schiffe, welche durch den Sund gegangen sind, nicht enthalten, indem die holsteinischen und schleswigschen noch keine Berücksichtigung erfahren haben. Die Anzahl derselben ist indessen nicht bekannt, da sie in der vorliegenden, wie in allen dergleichen früheren Uebersichten, mit unter den dänischen Schiffen sich aufgeführt finden.

Es sind 1851 ferner den Sund passirt:		mehr	— weniger als 1850
dänische Schiffe	1520	166	
schwedische	2272	280	
norwegische	2906	333	
englische	4730		713
französische	292		24
russische	1001		156
niederländische	2005	178	
amerikanische	34	29	

Die Frequenz der Sundpassage hat in den letzten Jahren erheblich zugenommen. Sie betrug in den letzten zehn Jahren:

1842	13,957	Schiffe.
1843	14,945	"
1844	17,332	"
1845	15,950	"
1846	18,734	"
1847	21,536	"
1848	16,857	"
1849	18,959	"
1850	19,124	"
1851	19,944	"

Nach den schätzenswerthen Zusammenstellungen der preußi-

schen Rhederei von dem Schiffs-Mäkler Metzler in Stettin, hat Preußen besessen:

am Anfange des Jahres 1851: 878 Seeschiffe mit 130,047 Lasten.
am Schlusse des Jahres 1851: 872 Seeschiffe mit 130,606 Lasten.

Da nun nach dem Obigen im Jahre 1851 2652 preußische Schiffe den Sund passirt sind, so hat durchschnittlich jedes Schiff der vaterländischen Rhederei den Tribut des Sundzolles mehr als drei Male in diesem einen Jahre zu zahlen gehabt.

Dieser Uebersicht gemäß ist der englische Verkehr fast doppelt so groß als der preußische.

Amerika ist fast gar nicht betheiligt, sonst dürfte auf dessen Unterstützung zur Beseitigung des Sundzolls zu hoffen sein.

Die Ueberzeugung steht fest, der Sundzoll muß fallen, sei es durch Geld oder Blut, wenn der Ostseehandel gedeihlichen Aufschwung nehmen soll. Die ausgezeichnete Broschüre von Lemonius über den Sundzoll, namentlich die Nachweise über die Zollfreiheit Stettins, verdiente größerer Berücksichtigung bei unsern Diplomaten, sobald die Kriegsmarine ihnen eine eherne Stimme verleiht, um dem Dänen Deutsch verständlich zu machen!

Die größeren Seeschiffe Preußens betrugen, wie oben, 1851

an Zahl.	872 Schiffe und	130,606 Lasten,
rechnen wir die Küstenfahrzeuge hinzu mit	531 „	7,303 „
	1,403 Schiffe und	137,909 Lasten.

Ferner die Staaten, welche wahrscheinlich mit Hannover dem Zollverein beitreten:

1850	Hannover . . .	794 Schiffe . .	36,000 Last
	Oldenburg . . .	210 „ . .	9,000 „
	Mecklenburg . .	310 „ . .	27,000 „
	Hamburg . . .	318 „ . .	41,000 „
	Bremen	248 „ . .	38,000 „
	Lübeck	78 „ . .	7,300 „
		1,958 „ . .	158,300 „

Nord- und Ostsee einschließlich Preußen besitzen also 3361 Schiffe mit 296,209 Lasten.

Diesem Resultat stellen wir zur bessern Vergleichung die Handelsflotten der übrigen Länder Europa's, nach einer Angabe von 1848, gegenüber.

	England . . .	?	Schiffe . . .	1,500,000 Last
	Frankreich . .	5,600	„ . . .	295,000 „
	Rußland . . .	?	„ . . .	26,000 „
	Türkei	?	„ . . .	90,000 „
1850	Holland . . .	2,310	„ . . .	216,231 „
	Schweden / Norwegen . .	?	„ . . .	240,000 „
	Dänemark . .	?	„ . . .	77,300 „
1851	Oestreich große Schiffe	537	„ . . .	83,500 „
	Küstenfahrer	215	„ . . .	7,600 „
	Spanien . . .	?	„ . . .	40,000 „
	beide Sicilien	?	„ . . .	100,000 „
	Portugal . . .	?	„ . . .	40,000 „
	Belgien. . . .	?	„ . . .	14,000 „

Norddeutschland folgt also unmittelbar nach England, steht mit Frankreich gleich und überragt Holland; Oestreich zählt nicht $\frac{1}{3}$ der Lastenzahl. Eigentlich hat Oestreich nur 1 Hafen, Triest, auf den $\frac{89}{100}$ Theile der Handelsmarine fallen! Seine Küsten liefern nicht Matrosen genug und die vorhandenen sind sehr unzuverlässig, was die Italiener anbetrifft.

Oestreichs Verkehr mit dem Auslande wird auf 225 bis 250 Mill. Gulden geschätzt, während Hamburg allein fast das Doppelte umschlägt. Preußen wird also entschieden im Vortheil bleiben, wenn es nur einigermaßen seine Lage und Hilfsmittel benutzt. Außer den Küsten liefern die großen Ströme: Rhein, Weser, Elbe, Oder und Weichsel eine Menge Flußschiffer, welche sich, wie uns eigene Erfahrung lehrte, leicht zu Matrosen für die See ausbilden lassen. Die Aushebungen für die Marine sollten sich auch auf diese erstrecken, um der Handelsmarine die Kräfte nicht zu entziehen.

Durch die Kabalen des Wiener Friedens verloren wir leider Ostfriesland, allein an der Mündung der Ems blieb uns Emden als Freihafen. Westphalen wird damit binnen 2 Jahren durch eine Eisenbahn verbunden sein und von dort aus können wir unserm Handel einige zweckmäßige Paquetlinien eröffnen, unabhängig von allen ferneren Konzessionen.

Nachdem wir in dieser Weise die Größe der Norddeutschen

Handelsmarine hervorgehoben haben, zu der sich noch die weltbekannte Tüchtigkeit gesellt, wird Niemand läugnen dürfen, daß zum Schutze eines so ausgebreiteten Handels auch eine Kriegsflotte gehört.

Die Schiffe der Nordsee sind in Betreff der Frachten entschieden im Vortheil. Bremen und Hamburg verbreiten sich über die ganze Erde. Die Fahrzeuge der Ostsee werden weniger für transatlantische Reisen gebraucht, da die ältere Bauart dafür ungeeignet war. Seitdem indessen England die Navigations-Akte fallen ließ, werden preußische Schiffe von rascher Fahrt gesucht und zu ihrem Schutze ist es nöthig, daß zuweilen ein Kriegsschiff ihrer Nation in den entlegenen Meeren erscheine.

Der mit Holland abgeschlossene Traktat vom 11. Dezember 1851 ist illusorisch für die lange Fahrt und den direkten Verkehr mit den Kolonieen. — 1849 betrug die Einfuhr nach Java und Madeira unter Preußischer und Norddeutscher Flagge 274,000 Gulden und die Ausfuhr 538,000 bei einer Gesammtsumme von 90 Mill. Gulden der Ein- und Ausfuhr — und dabei wird es bleiben, da keine Küstenfahrt statt finden darf.

Auch die Rhein-Seeschifffahrt ist keiner Ausdehnung fähig, so lange nicht die Erhaltung eines Minimums von Fahrwasser Holland zur Pflicht gemacht ist; die Worte „nach Möglichkeit" bedeuten gar nichts.

Allein eine Spekulation glauben wir den Ostsee-Rhedern empfehlen zu dürfen: von der Rheinmündung aus eine Paquetlinie für Auswanderer zu eröffnen; das Unternehmen wäre gewinnbringend und menschlich zugleich.

Die deutsche Auswanderung nach New-York betrug

1850 . . . 45,768 Köpfe
und 1851 . . . 70,540 „

Eine schreckenerregende Steigerung!

Folgende Häfen wurden zur Einschiffung benutzt:

Havre	122 Schiffe	. . . 21,173	Mann
Bremen	135 „	. . . 18,622	„
Hamburg	55 „	. . . 8,141	„
Antwerpen	43 „	. . . 7,064	„
London	62 „	. . . 6,522	„
Liverpool	204 „	. . . 5,797	„

Rotterdam	21 Schiffe	2,454 Mann
Harburg	2 „	246 „
Glasgow	5 „	207 „
Amsterdam	4 „	174 „
Stockholm	1 „	1 „
Die südlichen Häfen	36 „	243 „

Nun sind bekanntlich Havre, Antwerpen und die englischen Häfen nichts weniger als zu empfehlen.

Wir würden vorschlagen: daß die Preuß. Rheinlinie sich der Kontrole einer vom Staate bestellten Kommission unterwerfe, um die Passagiere zu sichern und die Unternehmung zu empfehlen. Die Auswanderer kämen an einem bestimmten Tage an und stiegen auf dem freien Rheine gleich an Bord des Seeschiffs. Die Einschiffungen begännen mit Monat März und endigten im September, da im November bereits die Fluß- und Kanalverbindungen im Innern Nordamerikas für die Weiterreise gesperrt sind.

Die Rheinischen Auswanderer mit ihren Habseligkeiten gelangten für ein Drittheil der bisherigen Kosten an Bord des Seeschiffs, und mit dem geringsten Zeitverlust.

Ein Schiff, welches 200 Passagiere aufnimmt, à 36 Thlr. pro Kopf, macht, abzüglich der Beköstigung à 10 Thlr., 5200 Thlr. Fracht. Die Ostseeschiffe eignen sich sehr wohl zu diesem Zweck.

Nach dem amerikanischen Gesetz muß jeder Zwischendeck-Passagier 14 Quadratfuß Raum haben, die Kojen müssen 6 Fuß lang und das Zwischendeck 6 Fuß hoch sein. 100 Fuß Länge und 28 Fuß mittlerer Breite erlauben demnach 200 Passagiere. Das Schiff muß für 90 Tage Proviant an Bord haben und Luftröhren auf Deck. Der große Luck muß mit einem Hause überbaut sein, welches an beiden Seiten Thüren hat, wovon immer eine nach der Leeseite offen ist. Diese Häuser sind auch oft mit Betten für die Kajütpassagiere eingerichtet.

Die Vorkehrungen sind um so leichter zu treffen, weil die Schiffe das benöthigte Holz mitbringen können und ebenfalls, außer anderer Ladung, einen Theil des Proviants.

Wenn es auf diese Weise gelänge, nur 10,000 Passagiere von Havre abzuziehen, so würde eine Brutto-Einnahme von

360,000 Thlr., für vielleicht 60—70 Schiffe und Fahrten, sich ergeben; Rückfrachten fänden sich auf Liverpool und Holland.

Im Interesse unseres Handels müssen von Norddeutschland aus direkte Paquetlinien nach dem Mittelmeere errichtet werden. Weder von Hamburg noch Stettin finden wir eine sichere Schiffsgelegenheit nach Smyrna, Beyrut oder Alexandrien.

Die östreichische Vermittlung durch Eisenbahn und Dampfboote, über Triest, ist zu kostspielig und veratorisch. Wir geben folgenden Brief aus Smyrna zur Begründung dieser Behauptung.

Es kann zwar von hier aus schwer beurtheilt werden, inwiefern den österreichischen Behörden das Recht zusteht, den freien Transit aus Preußen für Gegenstände zum Orient zu behindern; die Konsequenz ist aber höchst beachtenswerth und muß immer mehr darauf hinführen, daß von dort aus ein anderer Weg zum Orient der Art begünstigt wird, daß er der österreichischen Linie eine Konkurrenz bietet. Es ist dieses um so mehr wünschenswerth, da die Artikel des Zollvereins mit den Produktionen und Importen Oesterreichs zur Levante eine immer günstigere Konkurrenz beginnen. Die Schnelligkeit der jenseitigen Güterbeförderung durch Oesterreich ist in Folge der Plackereien der Douane so erschwert, daß Kaufmannsgüter bis Triest meistens von Berlin 4—6 Wochen brauchen, 8 Tage in Triest auf Abfertigung warten, und endlich von dort in 8—11 Tagen nach dem Orient gelangen. In demselben Zeitraum, circa 8 Wochen, gehen Güter per Segelboot von Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam nach Alexandrien, Smyrna und Konstantinopel, während die Frachten über Belgien und Holland sehr mäßig sind. Projektirte Dampfschifffahrts-Linien von Antwerpen zu den Häfen der Mittelländischen See verdienen die volle Aufmerksamkeit Preußens. Die dortigen Exporte zur Levante würden voraussichtlich billiger und eben so schnell zur Levante gelangen, wie bei dem theuren, langsamen und abhängigen Transit durch Oesterreich. Nächstens mehr hierüber.

Wir sahen noch jüngst eine Spesenrechnung für 1 Centner Gut von Beyrut über Triest bis Berlin, welche 8 Thlr. betrug, während eine direkte Verbindung nicht 2 Thlr. erreichen würde. Eine Dampfschifffahrt muß ins Leben gerufen werden, welche folgende Häfen im Interesse des Handels und der Reisenden berührte: Lissabon, Cadix, Genua, Neapel, Messina, Athen, Smyrna, Beyrut, Alexandrien und beliebige Zwischenstationen.

Um nicht zu großen Kostenaufwand zu verursachen, schlagen wir vor, Seegel- und Dampfkraft vereint anzuwenden, nach dem System des englischen Schiffes Rattler und des Amerikaners Princeton, ohne Schaufelräder, mit der Schraube. Gelingt die Erfindung des Schiffbaumeisters Seydell in Stettin, welche in

Schottland bereits versuchsweise ausgeführt wird, so ist sein Propeller allen andern vorzuziehen. Indem diese Schiffe im Frieden dem Handel dienten, würden sie im Kriege, gleich den englischen Postdampfern, mit wenigen schweren Geschützen bewaffnet, und wären eben durch die Segel zu langem Kreuzen geeignet.

England hat dieses System ergriffen; seine 1800 Handelsdampfer sind so eingerichtet, daß sie im Falle eines Krieges, mit einem Kostenaufwande von 50 bis 150 Pfd. St., einen 68-Pfünder und einen 32-Pfünder an Bord nehmen können.

Dagegen zahlt dieses Land auch jährlich 870,000 Pfd. Sterling Subventionen an die verschiedenen Linien. Wir geben hier die näheren Zahlen, um der schreibfertigen Jugend der Wehrzeitung zu beweisen, daß unser früherer Vorschlag, die Handels- und Kriegs-Marine zu verbinden, einer praktischen Grundlage nicht entbehrt.

Holyhead nach Kingston	25,000 £
Southhampton und Kanalinseln	4,000 „
Hamburg und Rotterdam	17,000 „
Vigo, Oporto, Lissabon, Cadix, Gibraltar	20,500 „
Halifax, Newyork	171,364 „
Bermuda, St. Thomas, St. Johns, Newfoundland	14,700 „
Westindien	240,000 „
Brasilien, Buenos Ayres	30,000 „
England zur Westküste Afrikas	11,500 „
Australien	26,000 „
Alexandrien	22,500 „
Alexandrien, Beyrut	1,560 „
Suez, Calcutta	64,688 „
Ceylon und Hongkong	25,312 „
rothe Meer und Bombay	50,000 „
für die Regierungsagenten an Bord	10,683 „

Die Royal steam navigation Packet-Company schloß ab 1851:

Subvention von der Regierung	270,000 £
Frachten	105,856 „
Passagiere	190,427 „

als Einnahmen, und machte einen Gewinn von 197,000 Pfd.! — Man spricht viel von der Ueberlegenheit des englischen Handels, allein man betrachte auch dabei die Opfer, welche seiner Ausbreitung gebracht werden. Was geschieht in Deutschland?

Wir sind kaum im Stande, den Hermann und den Washington in der Fahrt zwischen Bremen und Hamburg zu erhalten.

Wie sehr beschämt uns Oestreich! Der Lloyd in Triest besitzt bereits ein Vermögen von fast 7 Mill. Gulden; die Gesammt-Einnahme betrug annähernd 3 Mill. Gulden, und eine Super-dividende wurde vertheilt. Den Hauptvortheil aber zieht daraus der östreichische Handel im Mittelmeere, wo er über 280,000 Tonnen Laderaum beschäftigt.

Nach dem Mittelmeere würden die Frachten noch gesucht werden müssen; zurück sind Produkte in Ueberfluß vorhanden, welche uns jetzt meist englische Schiffe zuführen. Die bereits gesammelten Erfahrungen lehren indessen, daß die Ausfuhr nicht fehlt, wenn eine billige regelmäßige Gelegenheit sich findet.

Dergleichen Unternehmungen können nur durch Unterstützung von Seiten der Regierungen in's Leben gerufen werden, wogegen sie einen Theil des Postdienstes übernehmen.

England, Belgien, Frankreich und Nordamerika befolgen dieses seit Jahren bewährte System. Ueber die Verpflichtung zum Kriegsdienste walten besondere Kontrakte ob.

Sollte eine Gesellschaft zur Befahrung des Mittelmeeres zusammentreten, so hoffen wir, daß die Preuß. Regierung dem Unternehmen ihre materielle Hilfe nicht versagen werde, da zwei Zwecke: Förderung des Handels und die Vertheidigung des Landes, in solcher Weise Hand in Hand gehen!

III. Das Seerecht.

Wenn wir die Nordsee- und Ostsee-Häfen Deutschlands zu einem organischen Ganzen vereinigen wollen, so muß ein allgemeines Seerecht angenommen werden, gleich wie wir bereits ein deutsches Wechselrecht besitzen. — „Die im Allgemeinen Landrecht über die Rechtsverhältnisse der Rheder, Schiffer, Befrachter, Ladungsempfänger, Passagiere und Schiffsmannschaften vorhandenen Vorschriften enthalten Vieles, was sich, aus allgemeinen Rechtsprinzipien folgend, von selbst verstehet, viele andere auf das Strafrecht und die allgemeine Staatspolizeiliche Aufsicht, auf die Gewerbe bezügliche Verordnungen und manche durch die Erfahrung als schädlich erschienene Bestimmungen. Eine Aussonderung dieser Vorschriften, eine konzise Fassung des

Gesetzes und eine Ergänzung der sich ergebenden Lücken ist deshalb eine Nothwendigkeit."

So lauten die Motive zu „Grodbecks Entwurf eines Gesetzes über die Rechtsverhältnisse der Schiffsrheder, der Schiffer, der Schiffsmannschaften und der Befrachter, Danzig 1849." Dem geehrten Verfasser, als Justizrath und Syndikus der Kaufmannschaft in Danzig (jetzigem Bürgermeister dieser Stadt) steht ein kompetentes Urtheil zu. Wir möchten die Vorschläge nur dahin erweitert sehen, daß Hannover, Oldenburg, Mecklenburg und die Hanseaten die Redaktion mit übernehmen und der Fassung beitreten.

Außer vielen andern Vortheilen würde auch der erlangt, daß die Konsulate des Zollvereins im Auslande nach Einer Norm verfahren könnten.

Das Assekuranz-Wesen sollte ebenfalls der Chikanen entkleidet und in eine übereinstimmende praktische Form gebracht werden.

IV. Das Konsulatwesen.

Die Konsuln erscheinen im 12. Jahrhundert zuerst in der Geschichte; ihr Ursprung beruht vielleicht in den Privilegien, welche die Könige von Jerusalem nach den Kreuzzügen den Abendländern bewilligten. Die deutschen Konsuln in der Levante schützte und hob die Macht der Kaiser. 1535 schloß Franz I. von Frankreich einen dahin einschlagenden Vertrag mit Sultan Suleyman ab. Englische Konsuln finden wir im 16. Jahrhundert im Auslande. Die Hansa nannte die Konsuln Aldermänner.

Heute finden wir diese halb politische und halb kaufmännische Vertretung der Völker über die ganze Erde verbreitet, allein das höchste Ansehn behaupten sie noch stets im Orient und die Konsuln erscheinen dort nie öffentlich ohne die Zeichen ihrer Würde und in bewaffneter Begleitung. Unser Konsul in Damaskus, Dr. Wetzstein, gestattete einem Drusenhäuptling während drei Wochen ein Asyl in seinem Hause und söhnte ihn mit dem Pascha aus. Als später der Maler Hildebrand im Libanon gefangen wurde, gaben die Räuber ihn und seine Habe frei, weil sie vernahmen, daß er ein Preuße sei, unter der Verpflichtung, die That den Konsuln zu berichten.

Die Stellung eines Konsuls kann allerdings sehr einfluß-

reich sein in Bezug auf die Hebung und den Schutz des vaterländischen Handels, wenn durchschnittlich die geeigneten Personen zu diesem Amte gelangten. Allein häufig wählen die Regierungen politische Horcher, Schützlinge einflußreicher Personen, welche man versorgen, oft auch Männer, die man entfernen will, insofern ein Einkommen mit dem Amte verbunden ist. In den meisten Fällen ist es ein Ehrentitel, welchen Kaufleute übernehmen und nur die Federsporteln für den Dienst beziehen, dabei indessen nach Möglichkeit für sich, weniger für Andere sorgen. Gewohnheit galt anstatt eines wohlgeordneten Systems. Mit dem Ansehn der Personen fiel auch der Einfluß des Amtes.

England, welches stets durch seine Agenten am schnellsten und sichersten bedient ist, weil es gut belohnt und mit seiner Macht hinter ihnen steht, reformirte 1844 sein Konsulatwesen; ein gemischtes System ist eingeführt. Vorhanden sind jetzt

23 besoldete General-Konsuln,
121 besoldete Konsuln,
82 besoldete Vicekonsuln,
also 226 mit Gehalt;

neben diesen dienen 253 Vicekonsuln ohne Besoldung. Die sämmtlichen Korrespondenzen nach England werden an den „Surintendant", als Bevollmächtigten der Regierung, gerichtet.

Der englische General-Konsul hat den Rang eines Postkapitains und wird mit neun Kanonenschüssen begrüßt. Durch dieses Netz von Konsulaten überwacht Britannien den Handel der ganzen Erde.

Deutschland besitzt so viele Konsuln, Dank den vielen Großmächten, daß es die Arche Noäh damit füllen könnte, namentlich zeichnen sich die Staaten ohne Wasser und Häfen aus.

Hamburg wird allein durch 200 Konsuln vertreten.

Preußen errichtete 12 General-Konsulate, welche besoldet sind:

Alexandrien . . .	mit	5000	Thlr.
Antwerpen	"	3600	"
Bukarest	"	10000	"
Hamburg	"	4600	"
London	"	1800	"
Madrid	"	7500	"
Central-Amerika . .	"	8400	"
New-York	"	500	"
Rotterdam	"	3600	"

Warschau	. . . . .	8200	Thlr.
Rio Janeiro	. . . .	0000	„
Mexiko	. . . . . .	0000	„

Ferner 250 Konsulate, darunter besoldete:

Kopenhagen	. . . mit	2000	Thlr.
Galatz	. . . . . .	4600	„
Jassy	. . . . . .	6600	„
Jerusalem	. . . . .	3240	„
Smyrna	. . . . .	2000	„

Es mögen also ungefähr 90,000 Thlr. jährlich verwendet werden, angeblich für die Handelsvertretung, während der Hauptzweck wohl politischer Natur ist. Die kaufmännische Welt ist mit den Leistungen nichts weniger wie zufrieden.

Ein Gardeofficier ist weder Diplomat noch Kaufmann, eben so wenig ein Kandidat der Theologie. Ein Ministerialräth der Berliner Schule ist auch nicht sehr empfänglich für große merkantilische Kombinationen. Was hülfe es, wenn man in Aegypten und Syrien eine Handvoll Muster von Baumwollstoffen zusammenraffte und nach Schlesien sendete, da wir von vorn herein wissen, daß die englische Konkurrenz uns erdrückt? oder auf Meubles aufmerksam machte, die dem Klima nicht widerstehen? Welche Erfolge erzielten wir in den Fürstenthümern? Zahlen wir dort nicht 3 pCt. höheren Zoll als die Russen? — Welche Kunde vernahm der Handel aus Spanien, die er nicht längst gewußt hätte? oder Mexiko, Rio und Central-Amerika? — Würde ein gewesener geheimer Agent eine angemessene Vertretung in einem großen Seeplatze sein?

Sagen wir offen die Wahrheit: es fehlt uns mit wenigen Ausnahmen an dem Holz, um tüchtige Konsuln daraus zu schnitzen; ein tüchtiger Bremer Seekapitain wäre uns lieber als alte Soldaten und Büreaukraten. — Was geschieht, wenn ein Militair oder Beamter zum Konsul gestempelt wird?

Zunächst lies't er die in einen Band zusammengetragenen Konsularinstruktionen und besucht irgend einen Seehafen. Darauf wird eine Reise von einigen Wochen durch die Provinzen gemacht, um die Fabriken zu studiren, d. h. Seide, Baumwolle, Leinen und Wolle von einander unterscheiden zu lernen; dann ertheilt das auswärtige Amt seinen Segen und der Konsul ist fertig! Aber fragt man den Mann nach dem Waarenbedarf des

Landes, den Bezugsquellen, den Tauschmitteln, welche es geben kann, den Verhältnissen der Konkurrenz und den Handelsbeziehungen mit den verschiedenen Häfen der Erde, der Rhederei u. s. w., dann ist das Buch verschlossen und ein leiser Wink wird gegeben, daß die Diplomatie der Hauptzweck der Sendung sei; der Handel begnüge sich mit den Krümlein, welche vom Diner fallen!

Es ist durchaus erforderlich, daß die Konsular-Agenten eine andere Schule durchmachen. Rechtskunde, Sprachen und Technik, nautische und Handelskenntnisse müssen ihnen eigen sein. Ferner ist es nothwendig, daß sie einige Jahre auf dem Büreau eines Konsulats in einem Welthafen gearbeitet haben, die Börse, das Zollamt, die Werfte und Magazine besuchen, um Waarenkenntnisse und andere Erfahrungen zu sammeln.

Wenn solche Leute in's Amt treten, dann können sie Tüchtiges leisten und man zahle angemessene Gehälter, damit sie die äußere Würde und Unpartheilichkeit aufrecht erhalten können und ihre Zukunft gesichert sehen. Die einlaufenden Berichte vergrabe man nicht unter den Akten des auswärtigen Amtes, sondern lasse sie, wie in England, in die Hände eines gewiegten Surintendanten gelangen, welcher dem Handel rasche Mittheilungen macht und umgekehrt dessen Anfragen und Wünsche wieder an die Konsuln befördert.

Nur eine Seemacht kann ihren Konsuln Ansehn und ihren Forderungen Nachdruck verleihen; Preußen wird also künftig den Beruf haben, Deutschland zu vertreten. Zwar sträuben sich die kleinen Souveraine, allein sie werden sich später der Macht der Umstände fügen müssen, insofern unserer Seits für eine intelligente, uneigennützige Vertretung gesorgt wird. Dagegen kann es nicht verlangt werden, daß ein großer Kaufmann und Senator einer Hansestadt in einem preußischen Offizier der Kavallerie oder Hofmann den geeigneten Repräsentanten des Zollvereins erkenne; oder einen Verwaltungsbeamten für einen Liebling Merkurs halte. Man kann, dem Prinzipe nach, Schutzzöllner oder Freihändler sein und dennoch nichts vom Handel und der Fabrikation verstehen. Die Abgeordneten des hier tagenden Zollkongresses scheinen die Ueberstürzung nicht zu lieben und man wird hoffentlich auch Muße finden, das Konsularwesen einer gründlichen Reform zu unterwerfen. Daß Preußen, nach einem

billigen Maßstabe, ein Theil der Kosten erstattet werde, setzen wir als selbstredend voraus.

Gegen eine Vertretung durch Oestreich, namentlich an den Küsten des täglich an Bedeutung wachsenden Mittelmeers, müssen wir uns entschieden verwahren. Dieser Staat hat durchaus andere Interessen und kann, ohne seine eigene Industrie zu verletzen, unserem Gewerbfleiße nicht die Wege zur Konkurrenz bahnen. Wollen die Staaten im südlichen Deutschland ihr Heil damit versuchen, so mögen sie die Probe machen; Norddeutschland dagegen stehe fest auf eigenen Füßen. Da fühlen wir uns vor allen Dingen gedrungen, des edlen mannhaften Großherzogs von Oldenburg zu erwähnen, welcher allein der — gelind gesagt — bedauernswerthen Auktion der deutschen Flotte sich widersetzt hat; die Geschichte und das Vaterland werden ihm Rechnung tragen!!

V. Preußens Kriegs-Marine.

Preußen bedarf einer Kriegsmarine zum Schutze seines Handels und zur Vertheidigung der Küsten. Um dahin zu gelangen, bleibt vor allen Dingen der Finanzpunkt zu erwägen und es ist also das Minimum des Kostenaufwandes zu ermitteln, unter dem kein ersprießliches Ziel zu erreichen ist. Da hat nun die jüngste Erfahrung gelehrt, daß wir im Stande sein müssen, der Macht, welche den Sund beherrscht, die Spitze bieten zu können. Dänemark besitzt mit Ausschluß der Postschiffe heute:

5	Linienschiffe	398 Kanonen
9	Fregatten	416 "
14	kleine Schiffe	134 "
7	Dampfer mit 1120 Pferde-Kraft	38 "
		986 Kanonen

Dagegen bestimmt der Etat für 1851, daß folgende Umwandlung vorgenommen werden und die Flotte künftig bestehen soll aus

4	Linienschiffen . . .	320 Kanonen	
6	Segelfregatten . . .	288 "	
11	kleinen Schiffen. . .	124 "	
2	Schraubenfregatten .	80 "	800 Pferde-Kraft
4	Dampfkorvetten . .	48 "	1040 " "
4	kleinen Dampfern . .	20 "	560 " "
31	Segel	880 Kanonen,	2400 Pferde-Kraft

Die schwedische Flotte besteht aus 8 Linienschiffen 594 Kanonen, 6 Fregatten 244 Kanonen, 7 kleinen Schiffen 90 Kanonen, 2 Dampfern 14 Kanonen und 500 Pferde-Kraft. Dabei ist zu bemerken, daß Dänemark die Unterhaltung und Bemannung sehr schwer fällt, wie schon aus dem Verhältniß zu seiner Handelsmarine hervorgeht.

Die alte Regel: den Feind mit eigenen Waffen zu schlagen, paßt hier nicht, sondern es gilt, Schiffe mit weniger Geschützen, allein stärkerem Kaliber zu bauen, um dem Gegner zu schaden, ohne in seine Schußweite zu kommen.

Der Däne ist mit dem alten Systeme der Linienschiffe im Nachtheil und wir können uns dem neueren zuwenden, womit bereits der Anfang gemacht ist. Allein man übereile sich nicht, die Sache hat zwei Seiten.

Segelschiffe sind im Dienst die wohlfeilsten, auch bilden sie die Mannschaften vollständiger aus, als Dampfer, bei denen die Hilfe des Windes eine untergeordnete Rolle spielt. In England versieht man jetzt häufig die Segelschiffe mit einer Hilfsmaschine und Schraube und erspart so den Ballast. Bei den Kriegsschiffen kann diese Schraube ausgehangen werden, um das Segeln zu erleichtern.

Vollgetakelte Schiffe bedürfen, des großen Windfanges wegen, immer einer bedeutenden Maschinenkraft, wenn sie sich mit 6 bis 8 Knoten Geschwindigkeit gegen einen mäßigen Wind fortbewegen sollen. Das Verhältniß ist bei Räderschiffen noch ungünstiger als bei Schraubenschiffen, da die Räderkasten den Windfang sehr vermehren. Die jetzt in Danzig erbaute preußische Dampfkorvette „Danzig" erhält bei 224 Fuß Länge im Wasser und mit 14 Stück 8zölligen Bomben-Kanonen bewaffnet, eine Dampfmaschine von 400 Pferde-Kraft. Das Schiff soll ausgerüstet 14 Fuß tief gehen. Zweckmäßiger möchte es allerdings gewesen sein, dem Fahrzeuge eine Schraube zu geben anstatt Räder, da Räderschiffe in allen Fällen unbehilfliche Segler sind.

Allein das Unbequeme der Schraube liegt eben darin, daß sie bei derselben Maschinenkraft einen größeren Tiefgang bedingt; das Verhältniß zu den Räderschiffen ist wie 1,5 zu 1. Die Küsten und Häfen der Ostsee sind flach und für größere Schraubenschiffe nicht günstig, ihre Anwendung wird daher

dürftig bleiben und nur bei den kleineren Fahrzeugen der Handelsmarine in Aufnahme kommen. Für die Kriegsmarine finden die Schraubenschiffe in der Ostsee kein passendes Feld, wenn man bei der Bauart beharrt, welche nur dem tiefen Wasser angepaßt worden ist. Es giebt jedoch einen Ausweg, welcher der gründlichsten Untersuchung werth ist.

Schnelligkeit und Tragfähigkeit vereinigt bedingen bei den üblichen Kielschiffen einen großen Tiefgang, der nur zu vermeiden ist, wenn eine der beiden Eigenschaften verringert wird. Es gälte also eine Vorrichtung anzuwenden, welche es gestattet, den Kiel nach Belieben einzuziehen oder zu verlängern. In jüngerer Zeit ist bei der Preußischen Rhein-Seeschifffahrt diese Frage mit Erfolg gelöst worden; die Schiffe dieser Fahrt haben bewegliche Kiele, machen damit transatlantische Reisen und haben sich vollkommenes Vertrauen erworben. Zwar sind sie ganz in Eisen erbaut, allein es waltet keine Schwierigkeit ob, eben so wohl hölzerne Schiffe mit derselben Einrichtung zu versehen, wenn die Kriegsmarine dieses Material vorzieht. Solche Fahrzeuge mit beweglichen Kielen und einer Doppelschraube als Auxiliarkraft, würden vorzugsweise geeignet sein, an den seichten Küsten der Ostsee mit Ueberlegenheit gegen den Feind zu manövriren.

So könnte der trefflich gelegene, sehr vernachlässigte Hafen von Colberg eine Kriegsstation werden zwischen Swinemünde und Danzig. Die Kanonenboote der Preuß. Marine haben ausgerüstet einen Tiefgang von 6 Fuß, sie sind zum Segeln, aber weniger gut zum Rudern gebaut, da sie sehr scharf im Boden sind, und dennoch ist ihre Fortbewegung hauptsächlich auf das Ruder angewiesen. Zum scharfen Segeln liegen sie nicht hoch genug über Wasser und sind überhaupt ohne geschlossenes Verdeck. Hierbei würden die flachere Bauart und bewegliche Kiele sehr zu empfehlen sein.

Zu bedauern ist, daß das Kriegsministerium, welches doch sonst eben nicht karg ist mit seinen Fonds, nicht mehr auf Versuche für die Flotte verwendet.

Grade für unsere Ostseeflotte würde die Anwendung des früher bereits erwähnten Propellers des Ingenieur Seydell von großer Wichtigkeit sein. Den Schiffen würde durch Benutzung dieser Kraft außerordentliche Behendigkeit und Sicherheit in der

Führung gegeben. Kriegsschiffe konnten selbst bei weggeschossenem Steuerruder vor- und rückwärts gehen und jede beliebige Wendung, selbst um ihre Achse, machen. Das Handelsministerium hat sich bereitwillig erklärt, einen Theil der Kosten des Versuches zu tragen, allein beim Kriegsminister ist der Antrag gescheitert. Prüfet Alles und behaltet das Beste, möchten wir anempfehlen! Als Fulton mit seiner Erfindung auftrat, würde er schwerlich vor den berliner Splitterrichtern Gnade gefunden haben.

England besaß 1848 98 Kriegsdampfer, heute beträgt die Zahl bereits 148, unter diesen 3 Schraubenschiffe mit 80 Kanonen und der jüngst in Woolwich vom Stapel gelassene Agamemnon, ein Dreidecker von 90 Kanonen! Der Mittelgehalt dieser Schiffe ist 800 Tonnen und jedes zur Fahrt über den Ocean geeignet. Wenn die große Flotte der armirungsfähigen Handelsdampfer damit vereinigt wird, so kann England, ohne seine Küsten zu entblößen, binnen 14 Tagen alle Häfen Europas blockiren. Preußen muß dasselbe System verfolgen und, schon der Kostenersparniß wegen, Kriegs- und Handelszwecke mit einander verbinden!

VI. Organisation der Kriegsmarine.

Preußens angehende Kriegsmarine ist bis heute wie ein lästiger Anhang des Kriegsministeriums geführt worden, ein Zwitterzustand, dem so rasch wie möglich ein Ende gemacht werden muß. Der Landdienst mit seinen Kamaschen und geschlossenen maschinenmäßigen Gliedern, paßt durchaus nicht zum Seewesen, wo jedes Individuum sich ungebundener, auf seine Persönlichkeit vertrauend, bewegt; die strenge Disciplin tritt in anderen Formen auf. Die Landratten taugen nun einmal nicht für die See, und aus diesem Grunde bedienen in der englischen Marine Matrosen die Geschütze; sie sind durch größere Seefestigkeit und Gewandtheit die besten Kanoniere, wenn es darauf ankommt, bei Sturm und Wetter sicher auf den Füßen zu stehen. Der Seedienst wird sich nie gardemäßig einrichten lassen.

Eine passende Organisation der Verwaltung ist demnach ein dringendes Erforderniß.

Wenden wir uns zunächst zu dem Seewesen Englands, an

dessen Spitze die Admiralität unabhängig vom Kriegsminister steht; und um zu zeigen, welche verschiedene Zweige ihr Wirkungskreis umfaßt, geben wir hier eine Uebersicht des Etats von 1841.

Gehälter der Lord-Commissionars der Engl. Admiralität.

Für den ersten Lord der Admiralität	4,500	£
Für vier im Range folgende Lords	1,000	„
Für einen Lord	1,200	„
Erster Sekretair	2,000	„
Zweiter Sekretair	1,500	„
Privat-Sekretair des ersten Lords	500	„

Gehälter der ersten Offiziere.

Für den Admiralitäts-Direktor / Für den „ Zahlmeister / Für den „ Materialien-Verwalter / Für den „ Proviant-Kontroleur / Für den „ Arzt — Jeder	1,000	„
Für den obersten Maschinisten	950	„
Außerdem sind in den Bureaus noch 36 Sekretairs und Schreiber mit	850 — 100	„
und in den Departements der fünf verschiedenen Abtheilungen noch 168 Sekretairs und Schreiber mit	800 — 90	„
Für den Assistenten des Admiralitäts-Direktors der Marine	600	„
und drei Zeichner für denselben mit	400 — 150	„
Für einen Ingenieur-Offizier für die Marine-Bauten und Maschinerie	707	„
Für einen Hauptassistenten und Zeichner für die Civilbauten	450 — 200	„
Für französische und spanische Uebersetzer	100	„

Total-Summe der Gehälter für vorgenannte Lords und erste Offiziere, etatsmäßig für das Jahr 1841	83,289 £
Gehälter und Löhne für die sämmtlichen geringern Unterbeamten und Arbeiter rc.	30,838 „ 6. 4

Richterliches Departement.

Kosten des richterlichen Departements pro 1841	7,968 „ 13. 8
Total-Summe für die Admiralität	122,096 £

Wissenschaftlicher Zweig.

Für den Unterhalt der bezüglichen Gebäulichkeiten:		
Königl. Observatorium zu Greenwich	3,007	£
„ „ auf Cap der guten Hoffnung	1,535	„
Für die Herausgabe des nautischen Jahrbuches	3,200	„
Latus	7,742	£

Google

Transport	7,742	£
Für Anschaffung und Reparatur der Kronometer	1,500	„
Remuneration für Experimente in maritimer Kunst und Wissenschaft	1,000	„
Bibliothek und Museum	100	„
Hydrographisches Institut	17,813	„
Königl. Marine-Kollegium zu Portsmouth	1,442	„
Total-Summe	29,597	£

Königl. Etablissements im Inlande	122,236	£
Gehälter für Künstler und Löhne für Arbeiter 2c.	700,253	„
	822,489	£
Königl. Etablissements im Auslande	21,000	£
Gehälter für Künstler und Löhne für Arbeiter 2c.	49,974	„
	70,974	£

Unterhaltungskosten der vorzüglichsten Dock-Yards pro 1841.

Deptford-Yard.

Unterhaltung der Gebäulichkeiten	2,581	£
Löhne 2c.	3,000	„
Für neue Bauten und Reparaturen	5,800	„
	11,381	£

Woolwich-Yard.

Unterhaltung der Gebäulichkeiten	10,774	£
Löhne 2c.	45,500	„
Neubauten und Reparaturen	64,000	„
Polizei	1,799	„
	122,073	£
Etablissement zum Repariren der Dampfmaschinen u. Kessel	1,460	£
Löhne	10,000	„
	11,460	£

Chattam-Yard.

Unterhaltung der Gebäulichkeiten	16,017	£
Löhne	75,000	„
Neue Bauten und Reparaturen	4,000	„
Pferdetreiberlohn (für's Anfahren und Aufschleppen von Bauholz)	1,502	„
Polizei	2,687	„
	99,206	£

Sheerneß-Yard.

Unterhaltung der Gebäulichkeiten	10,916	£
Löhne	56,000	„
Neue Bauten und Reparaturen	4,038	„
Pferdetreiber-Lohn	455	„
Polizei	2,145	„
	73,554	£

Portsmouth-Yard.

Unterhaltung der Gebäulichkeiten	12,509	£
Löhne	114,000	„
Neue Bauten und Reparaturen	23,200	„
Pferdetreiber-Lohn	1,126	„
Polizei	2,898	„
	153,733	£

Plymouth-Yard.

Unterhaltung der Gebäulichkeiten	20,620	£
Löhne	121,000	„
Neue Bauten und Reparaturen	39,500	„
Pferdetreiber-Lohn	1,252	„
Polizei	2,688	„
	185,060	£

Pembrok-Yard.

Unterhaltung der Gebäulichkeiten	7,125	£
Löhne	35,000	„
Neue Bauten und Reparaturen	18,561	„
Pferdetreiber-Lohn	1,132	„
Polizei	1,163	„
	62,981	£

Deal-Yard.

Unterhaltung der Gebäulichkeiten	275	£
Löhne	500	„
Neue Bauten und Reparaturen	—	„
Pferdetreiber-Lohn	15	„
Polizei	91	„
	881	£

North-Yarmouth-Yard.

Sämmtliche Ausgaben dieses Etablissements	30	£

Ausgaben an Privat-Fahrzeuge für die verschiedenen Werfte...	4,752	£

Ausgaben für die 9 Königl. Werfte im Inlande	733,116	£
Ausgaben für 10 Königl. Werfte im Auslande, für die Unterhaltung der Etablissements, Löhne, Neubauten und Reparaturen	48,650	„
Gesammt-Summe für die Königl. Werfte	781,766	£

Unterhaltung der Proviant-Aemter im Inlande	56,250	£
„ „ „ im Auslande	14,267	„
	70,517	£

Proviant auf ein Jahr für 31,310 Köpfe worunter 5,500 Marine-Soldaten.... 2,000 Jungen	602,610	£

Medizinisches Etablissement.

Ausgaben für die Hospitäler im Inlande	15,436 £
„ für die Hospitäler im Auslande	8,067 „
	23,503 £

Marine-Krankenhäuser	4,263 £
Für sämmtliche Medikamente	17,669 „
Für 4 Marine-Kasernen	4,403 „
Gesammtausgaben für die beiden Transport-Etablissements zu Deptfort und Leith	1,650 „

Greenwich-Hospital.

Besteht aus Privat-Beiträgen, Bewilligungen des Parlaments und der Krone; ferner bezahlt jeder Seemann im Königl. und Privatdienste pro Monat 1 Sixpence; auch bekommt das Hospital die Hälfte der Fracht für alles Geld und Schätze, welche in Großbritannien eingeführt werden.

Total-Einnahme für das Jahr 1839	137,954 £
Ausgabe	134,234 „
Ueberschuß	3,720 £

Zahl der Invaliden..... 2,710.

Zahl der männlichen und weiblichen Wärter und Diener..... 142.

Höhere und niedere Schulen des Greenwich-Hospitals.

Die erste Klasse enthält 100 Knaben; Söhne der bevollmächtigten und kommandirenden Offiziere der Königl. Marine.

Die zweite Klasse enthält 300 Knaben; Söhne von Offizieren der Königl. Marine niedern Ranges, so wie von Offizieren und Seeleuten der Privat-Marine.

Die niedere Schule enthält 400 Knaben und 200 Mädchen, bestehend aus Waisen und Kindern der untern Offiziere der Königl. u. Privat-Marine.

Die militairische Administration des Hospitals kostet pro Jahr	6,790 £
Die Civil-Administration	3,970 „

Der Rang der Seeoffiziere bei der Königl. Marine im Vergleich zu den Offizieren der Armee ist folgender:

Admiral der Flotte hat den Rang eines Feldmarschalls.

Admiral des rothen Wimpels, „ „ weißen „, „ „ blauen „ } haben den Rang eines Generals.

Vice-Admiral des rothen Wimpels, „ „ „ weißen „, „ „ „ blauen „ } h. d. R. eines General-Lieutenants.

Contre-Admiral des rothen Wimpels }
„ „ „ weißen „ } h. d. R. eines General-Majors.
„ „ „ blauen „ }
Commodore hat den Rang eines Brigade-Generals.
Capitain (nach drei Jahren seines ersten Commandos über ein voll Schiff) hat den Rang eines Colonel.
Capitain (jüngerer) hat den Rang eines Lieutenant-Colonel.
Commander hat den Rang eines Majors.
Lieutenant hat den Rang eines Capitains.

Wir knüpfen an diese Uebersicht folgende Nutzanwendung. Vor allen Dingen empfehlen wir die Vermehrung unserer wissenschaftlichen Anstalten. Wir verkennen nicht, daß unsere Navigations-Schulen bisher Tüchtiges geleistet haben, allein für den vorliegenden Fall reichen sie nicht aus. Es kann, selbst abgesehen von der Kriegsmarine, nicht geläugnet werden, daß den Führern unserer Handelsschiffe theilweise jene Waaren- und Geschäftskenntnisse fehlen, wodurch sich die hanseatischen Kapitaine auszeichnen.

Ein einziges gescheitertes Kriegsschiff fordert vom Staate größere Opfer als alle seine Steuermannsschulen.

Da bei der Schöpfung unserer Flotte hauptsächlich auf Dampfer Rücksicht genommen wird, so müssen die Maschinenlehre und die damit verwandten Wissenschaften eine hervorragendere Stellung in der Schule einnehmen.

Die Matrosen der englischen Flotte werden durch die Masse der Steinkohlen und ihren Vertrieb über die ganze Erde erzogen. Wir können Preußen nur anrathen, größeren Werth auf die Hebung seiner Fischereien zu legen, sei es der Wallfischfang in dem Eismeer und der Südsee oder der Heringsfang in der Nordsee, wohin seine Fahrzeuge durch den Eiderkanal gelangen können. Die durch Friedrich den Großen in Emden gestiftete Herings-Kompagnie besteht noch heute. Die Fahrzeuge müßten seetüchtiger gebaut sein und ein Dampfer begleitete sie. Das Feld ist groß bei einer jährlichen Einfuhr von 275,000 Tonnen Heringe, 250,000 Centner Thran, 47,000 Centner getrocknete, geräucherte und gesalzene Fische. Es ist veranschlagt worden, daß bei einer Eisenbahnverbindung von Stralsund nach Berlin

die Fischereien Neu-Vorpommerns allein um jährlich 300,000 Thlr. im Ertrage steigen würden. Auch auf die Einsammlung von Seegras wäre mehr Aufmerksamkeit zu richten. Ebenso darf die Guano-Einfuhr für unsern Ackerbau nicht außer Acht gelassen werden. 1851 brachten 2000 englische Schiffe 4,860,000 Centner dieses Düngungsmittels nach Großbritannien!

Es wäre längst an der Zeit gewesen, ein Schiff zur näheren Untersuchung der nicht alle erforschten Guano-Inseln in das stille Meer zu senden und uns gleiche Ladeberechtigung auszuwirken. Rheinland und Sachsen beziehen bereits an 50,000 Centner durch den englischen Zwischenhandel. Guano kann künftig um den halben Preis nach Europa gebracht werden und die Vorräthe langen für hunderte von Jahren; es lohnt also der Mühe, aufzuwachen und rührig zu sein in diesem Felde.

VII. Französische Administration der Kriegsmarine.

In Frankreich steht nach der neuesten Organisation ein verantwortlicher Minister an der Spitze der Admiralität und führt den Vorsitz.

Die Admiralität zerfällt in 3 Divisionen:

die 1. für die Personalien,
„ 2. „ das Materielle, Bau, Docks und Arsenale.
„ 3. „ die Finanzen und Invaliden.

Der Admiralitätsrath besteht aus den Spitzen dieser 3 Abtheilungen und besorgt die Administration, Pläne u. s. w.

Eine solche Verfassung würde auch für die kleinere Preußische Marine passend sein und jede fernere Ausdehnung gestatten.

Der Franzose ist kein so ausdauernder Seemann wie der Norddeutsche, deßhalb hat ein Schiff von demselben Tonnengehalt auch mehr Hände an Bord; die Beköstigung ist kostspieliger und die Löhne höher. Die Schiffer des Mittelmeeres wagen sich nur selten in die gefährliche Ostsee.

Dagegen steht Frankreich in wissenschaftlicher Beziehung sehr hoch und seine Konstrukteure zeichnen sich in neuerer Zeit durch tüchtige und elegante Bauart aus. Das Auftreten des Prinzen v. Joinville in diesem Fache hat den Geist der Nation der Kriegsmarine, welche unter dem Kaiserreiche eine unbedeutende

Rolle spielte, wieder zugewendet. Der Name der Fregatte belle poule wird in der Französischen Flotte nie vergessen. Möge dem edlen Prinzen unseres erlauchten Hauses, welcher sich mit so entschiedener Neigung der Preuß. Marine hingiebt, ein ähnlicher Erfolg zu Theil werden! Die Bausteine sind gut, wenn nur ein harmonischer Plan mit Selbstständigkeit durchgeführt wird.

In Bezug auf die Personalien enthalten wir uns der näheren Erörterungen; allein darauf möchten wir aufmerksam machen, daß es gilt, ohne Vorurtheile das Talent im In- und Auslande zu suchen und zu würdigen.

Eine neue Schöpfung, der naturgemäß überall Hindernisse erwachsen, bedarf vorzugsweise bedeutender geistiger Kräfte und einen Schatz fremder Erfahrungen. Unsere Marine darf nicht mit Versuchen und Umhertappen anfangen, sie muß, nach den besten vorhandenen Mustern, wohlgerüstet und organisirt auftreten.

Dazu ist vor allen Dingen nöthig, die Zahl der Techniker zu mehren und sie zu umfassenden Reisen und Forschungen zu veranlassen: Schweden, Niederland, Frankreich, England und namentlich Nordamerika bieten ein weites und reiches Feld. Man karge nicht mit den Mitteln; oft verschlingt der engherzig ersparte Thaler viele Tausende bei irriger Verwendung.

Auch die künftigen Schiffsführer bedürfen einer vielseitigeren Ausbildung. Zu diesem Zwecke müssen Offiziere und Steuerleute, nach Möglichkeit als Volontaire, in das Ausland gehen und sich für den Dienst ausbilden.

Die jüngeren Söhne guter Familien, welche jetzt bei uns als Seekadetten eintreten, werden die Marine nicht auf ihren Schultern tragen können. Das System der Besetzungen der Offizierstellen und der Beförderungen in der Armee darf nicht auf die Flotte angewendet werden. Das Talent und die Leistungen müssen entscheiden; den Söhnen des ganzen Landes, namentlich den Meeranwohnenden, muß die Laufbahn offen stehen!

Wollen die Großen fördernd eingreifen, so mögen sie, gleich dem englischen Adel, einen Jachtklub bilden, mit ihren Jachten die Meere befahren und den Sinn der Nation für das Seewesen durch Lehre und Beispiel wecken. Die amerikanische Jacht, welche im verflossenen Jahre sämmtliche englische schlug, hat dem Schiffbau in England einen neuen Aufschwung gegeben.

Der Ausbildung unserer Kapitaine der Handelsmarine steht noch eine Formalität der Gesetzgebung entgegen. Es herrscht ein System der Klassifikation. Die dritte Klasse darf nur in der Ostsee fahren, die zweite zwischen Kap Horn und dem Kap der guten Hoffnung, und die erste auf allen Meeren. Nun haben wir kaum ein halbes Dutzend Kapitaine 1. Klasse. Es gilt die Bestimmung: daß die Kapitaine 2. Klasse 2 Jahre lang als solche gefahren haben müssen, bevor sie ihr Examen 1. Klasse machen können; allein selten sehnt sich ein Mann in Brod und Amt nach der Schule und den Examinatoren zurück! Die Schiffsführer bleiben also in der 2. Klasse und fahren, wenn sie in fremden Häfen Fracht finden, auch wohlgemuth um die Kaps. Nur die Rheder haben Unannehmlichkeiten davon, indem sie sich mit den Assüradeuren abfinden und verständigen müssen. Wenn dieser Uebelstand noch nicht greller hervorgetreten ist, so liegt der Grund darin, daß unsere Schiffe sich selten so weit hinaus wagen; allein die Zeit kommt und es muß geholfen werden. Der englische Kapitain erhält sein Zeugniß 1, 2, 3ter Klasse, darf indessen fahren wohin er will, wenn er das Vertrauen der Rheder hat. Unsere Kriegsmarine wird sich aus der Handels-Marine ergänzen müssen und da ist nach dem vorhandenen System die Auswahl zu gering.

VIII. Das Materielle

verdient in allen seinen Zweigen der gewissenhaftesten Berücksichtigung, denn Brauchbarkeit, Dauer und Billigkeit der Schiffe beruhen auf der umsichtigen Verwaltung dieser Abtheilung. Wir haben bereits eine bittere Erfahrung mit der Amazone gemacht, deren Umbau 25,000 Thaler in Anspruch nahm, weil das Holz in trockne Fäulniß überging. Daß die Holzankäufe bis heute mit ausgezeichneter Umsicht geleitet worden wären, ist von einigen Seiten in Zweifel gezogen worden.

Der Streit ist noch nicht entschieden: ob die Kriegsmarine von dem Bau in Eisen Abstand nehmen soll. Die Konstruktion in Eisen gewährt ein scharfes Hinterschiff, welches passender ist für die Schraube. Ueber die verschiedenen Methoden der Konservirung des Holzes u. s. w. sind noch eine Menge Beobach-

tungen und Versuche zu machen. — Eine hohe Prämie sollte auf die Erfindung eines geeigneten Rauchverzehrers gesetzt werden, weil die Dampfschiffe durch die Rauchsäulen ihre Bewegung verrathen. Ebenso ist auf Kohlenersparniß zu dringen, da nur dadurch die Schiffe zur weiten Fahrt befähigt werden. Unsere Dampfflotte könnte im Mittelmeer keine Rolle spielen, wegen Kohlenmangels. Die Versuche des Obristen Crisafully in Brüssel sind zu beachten, da geringerer Kesselraum und ein Drittheil weniger Brennmaterial erforderlich sein sollen; — ebenso die neuesten Erfindungen Ericsons.

Vor allen Dingen muß sofort zur Anlage einer großartigen Maschinenbau-Anstalt in Swinemünde geschritten werden, welche uns völlig vom Auslande unabhängig macht, und die in den Maschinenbauarbeitern Berlins eine tüchtige Pflanzschule findet.

Kleinere Schiffe könnten auf den großen rheinischen Werften vollständig hergestellt werden, um so mehr, wenn das System der Schiebkiele angenommen wird. Wir müssen durchaus suchen, auf eigenen Füßen zu stehen und nicht in der Fremde und auf Auktionen kaufen und eine bunte Musterkarte herstellen! Machen wir uns keine Illusionen und geben, weil es noch Zeit ist, der Wahrheit Raum.

Die Amazone ist ein wenig brauchbarer Zwitter.

Die beiden Avisos Nix und Salamander sind verfehlte Schiffe, welche die hohe See mit Mühe halten können, da sie mit ihren übel gestellten Kanonen leicht kentern dürften.

Die Korvette Danzig mit den Rädern wird schwer segeln. Die Schraube ziehen wir allerdings vor, allein es bleibt zu bedenken, daß der Tiefgang größer ist und die Schiffe sich schlecht wenden lassen.

Es gilt also zunächst, sich über die Grundsätze zu einigen, nach welchen man bauen will; des Lehrgeldes ist bereits genug gegeben, und wir befürchten: bevor wir es uns versehen, wächst der Seezopf, welcher sich gar leicht vom Lande verpflanzen läßt!

Landheer und Marine in einer Hand passen nicht zusammen, eine unabhängige selbstschaffende Behörde muß gebildet werden, wenn die neue Schöpfung nicht im Werden verkümmern soll

An der Spitze der Armee steht immer ein tüchtiger General als Kriegsminister, der vollauf beschäftigt ist und nur höchst zu-

fällig einige Kenntnisse vom Seewesen besitzen kann; deßhalb trenne man die Verwaltung.

IX. Dock-Yards und Schiffswerften.

Am zweckmäßigsten werden die Schiffe in trocknen Docks gebaut und ausgebessert. An den Küsten, wo Ebbe und Fluth herrschen, kommen diese der Anlegung solcher Vorrichtungen sehr zu statten; mit der Fluth schwimmt das Fahrzeug in das Bassin und mit der Ebbe läßt es sich auf den trocknen Grund nieder. Die Ostsee ist ohne dieses Fallen und Steigen ihrer Wasser und wenn das Schiff in die Schleuse getreten ist, muß dieselbe leer gepumpt werden und die Schleusenthore haben fortwährend den Druck der außerhalb stehenden Wassermasse auszuhalten.

Man ist deßhalb auf den Gedanken gekommen, schwimmende Trockendocks in der Art herzustellen, daß man große Kasten mit Thoren versieht und untertauchen läßt. Nachdem das Schiff eingelaufen, schließt sich die Pforte, das Wasser wird ausgepumpt und beide schwimmen auf der Oberfläche; allein dieses Verfahren ist nur bei kleinern Dimensionen anwendbar.

Der Engländer Morton ließ sich im Jahre 1832 auf eine geneigte Ebene patentiren, auf welcher das Schiff auf einem Schlitten, vermittelst Menschen- oder Dampfkraft, auf das Trockne gezogen wird. Die Kosten betragen nur $\frac{1}{10}$ der Drydocks und der Apparat kann von einem Ort nach dem andern verlegt werden. Die Vorrichtung wird sehr gelobt und 62 Docks dieser Art sind bereits in 49 verschiedenen Häfen angelegt für Schiffe bis zu 1000 Tonnen. Macht man die geneigte Ebene lang genug, so kann man mehre Schiffe hinter einander stellen.

Die Preise sind folgende:

Für Schiffe bis	200	Tonnen	550 £
„ „ „	500	„	1000 „
„ „ „	1000	„	3700 „

die letzteren werden durch Dampf in Bewegung gesetzt.

Ein Schiff von 500 Tonnen gebraucht 30 Mann, um mit einer Geschwindigkeit von $2\frac{1}{2}$ bis 5 Fuß per Minute aus dem Wasser gehoben zu werden.

Auf der jüngsten Ausstellung in London wurde ein Modell

von **Simpsons patent Hydro-Pneumatic apparatus** vorgezeigt. Dieser Apparat stellt eine schwimmende Dock vor, aus weiten eisernen Röhren konstruirt, die parallel neben einander liegend auf dem Wasser schwimmen wie ein Floß und mit einer Bettung für Schiffe versehen sind.

Beim Gebrauch läßt man Wasser hinein und der Apparat taucht unter und nimmt das Fahrzeug auf; dann setzen sich die Pumpen in Bewegung und beide erscheinen schwimmend auf der Oberfläche. Damit dieses Floß, wenn es mit Wasser gefüllt ist, nicht ganz fortsinken kann, befinden sich an den Seiten Luftbehälter, welche das Tauchen nur bis auf eine gemessene Tiefe erlauben.

Diese Vorrichtung ist nur selten einer Beschädigung unterworfen und ihrer großen absoluten Festigkeit wegen für die Reparatur der Kriegsschiffe sehr zu empfehlen. Bei Anlegung der neuen Preuß. Werften wird man, der mangelnden Ebbe und Fluth wegen, diese Verbesserungen um so mehr im Auge behalten müssen, da ihre Herstellung jeder Lage anzupassen und bei geringerem Zeitaufwande weniger kostspielig ist.

Die großartigen königl. Dock-Yards in England bieten in ihren Einrichtungen uns reichliches Material zur Nachahmung, nicht allein in der Vertheilung der verschiedenen Arbeiten, sondern auch in der zweckmäßigen Anordnung, dieselben in kürzester Zeit durchzuführen.

So befindet sich z. B. in dem Dock-Yard zu Plymouth eine Blockmaschine, welche in 3 Tagen sämmtliche Blocks für ein Linienschiff anfertigt. — Da unsere Seemacht meistens auf Dampfschiffen beruht, so ist namentlich eine tüchtige Maschinen- und Kesselwerkstätte dringendes Erforderniß, und Woolwich mag als Muster dienen. — Unter den Dock-Yards liegt in der Regel das Arsenal, da beide Etablissements eng ineinander greifen.

Die Hebung der Privat-Dock-Yards, namentlich für die Handelsdampfer, sollte der Staat nicht aus den Augen verlieren, da diese eine nützliche Konkurrenz herbeiführen und die Kräfte zur raschen Ausrüstung einer Flotte verdoppeln. Stralsund, Stettin, Swinemünde, Danzig und Königsberg sind geeignete Punkte und namentlich sollte Colberg für leichtere Schiffe zugänglich gemacht werden, da Holz und Arbeitslohn dort sehr billig sind und der Hafen wenig vom Eise leidet.

Ausdrücklich bevorworten wir, daß die zollfreie Einfuhr von Kupfer und Eisen dem Schiffbau gestattet sein muß. Unnütze Vertheurung vermehrt die Zinsen, Verschleiß und Assekuranz, welche der Rheder trägt, ohne Noth und läßt die Konkurrenz nicht zu.

X. Häfen.

Bei Anlage der Häfen und deren Befestigung wird das Kriegsministerium und namentlich der verdienstvolle Chef des Ingenieur-Korps, die Hauptstimme haben und es ist deßhalb durchaus erforderlich, daß diese Behörde von allen dahin einschlagenden Bedürfnissen genau unterrichtet sei.

Das vorhandene Personal wird um so weniger ausreichen, weil die Nothwendigkeit vorliegt, Offiziere dieses Faches in das Ausland zu schicken und dort durch Anschauung fremder Leistungen das eigene Urtheil zu schärfen. So bietet z. B. jetzt der Hafenbau zu Holyrohead, eine der großartigsten Ausführungen der Welt, dem Sachverständigen eine Masse Belehrungen; Havre, Pola und die vielen anderen Punkte fordern zur gründlichen Besichtigung auf.

Namentlich empfehlen wir das Studium der Hilfsmaschinen der Engländer und Amerikaner bei den Bauausführungen.

Unser Ingenieur-Korps hat seit 1815 im Festungsbau so Ausgezeichnetes, mit eigentlich geringen Mitteln, geleistet, daß es auch hier den erworbenen Ruf behaupten und mehren wird, wenn die nöthigen Kräfte nicht fehlen.

XI. Station in der Nordsee.

Die Preuß. Kriegsflotte — wir können sie auch die deutsche nennen — bedarf einer sicheren Station in der Nordsee. Emden ist nicht dazu geeignet, weil das Fahrwasser unter dem Bereiche der holländischen Festung Delfzyl liegt; an der Elbe droht die unheimliche Nachbarschaft Dänemarks; es bleibt also nur die Weser und hier würden wir Jahde den Vorzug geben. Dieser Busen ist seiner ganzen Länge nach allezeit für Schiffe jeder Größe fahrbar, sogar bei Windstille vermittelst Ebbe und Fluth. Die Jahde kann, ihrer Richtung gegen Norden nach, bei den herrschenden West- bis Nordwest-Winden stets ein- und aus-

passirt werden, selbst bei noch nördlicheren Winden, da eine Breite bis zu 8000 Fuß die Tiefe zum Laviren bietet.

Gegen die herrschenden Stürme aus Südwest, West und Nordwest wird die Rhede durch das Festland geschützt; Nordnordwest wehrt das Minser Olde Oog ab und Ost und Südost die hohe Mellum und Hoheweg-Platte. — Die Fluth steigt bis zu 12 Fuß, und das Wasser hat vollen Salzgehalt und friert in den Hauptströmungen niemals fest zu. Süßwasser kann aus dem fruchtbaren und holzreichen Binnenlande leicht zugeleitet werden.

Die Tiefe des Fahrwassers von See bis zum Fährhuck beträgt bei niedrigster Ebbe 31 Fuß, mittlerer Fluth 43′; es ist rein von Untiefen und der Ankergrund sicher und gut. Der Leuchtthurm von Wangeroog erleichtert das Auffinden der Jahde und ein Feuerschiff würde das Einlaufen völlig sichern.

Die einsegelnden Schiffe finden 17 Meilen von der See, bei der Schilliger Hörne, bereits Schutz durch das Festland, während Bremerhafen erst bei 36 Meilen erscheint. Die strategische Lage der Jahde zu den Mündungen der Ems, Weser und Elbe ist ungemein günstig und die Fortifikation der Rhede ist keinen Schwierigkeiten unterworfen. Der vorläufige Kostenanschlag, um Fährhuck als Stationsplatz für deutsche Kriegsschiffe interimistisch einzurichten, beträgt noch nicht 20,000 Thlr.! Mit der Oldenburger Regierung, welche ein Herz für die gute Sache hat, würde um so leichter ein Abkommen zu treffen sein, da diesem Lande die spätere Anlage eines großen Kriegshafens ungemeine Portheile bringen müßte. Die Wasserverbindung mit Bremen läßt sich leicht durch einen Kanal im Binnenlande herstellen und ein Zweig der Eisenbahn nach Oldenburg würde rasch, im Fall einer feindlichen Landung, die nöthigen Truppen von Hannover uns herbeiführen. Napoleon hatte bereits die Absicht, die Jahde zur Schaffung eines großen Kriegshafen zu benutzen und wir sind, auf die gemachten Ermittelungen gestützt, der Ansicht: daß die Nordseeküste keinen besseren Punkt bietet, um die Kriegsschiffe, welche zum Schutz des deutschen Handels der Ems-, Weser- und Elb-Mündungen bestimmt sind, sicher aufzustellen, oder den spät im Winter heimkehrenden Kreuzern eine Zuflucht zu gewähren; in jeder Jahreszeit könnten von hier aus die Unternehmungen beginnen.

XII. Die bewaffnete Handels-Marine.

Englands Vorgang mahnte uns in dieser Hinsicht zu folgen, wenn nicht bereits das Beispiel des Postschiffes „der Preuß. Adler", welches sich auf der Höhe von Brüsterort mit der dänischen Brig St. Croir schlug, auf unserer Seite stände.

Auf den Zweck der Armirung muß gleich beim Bau der Fahrzeuge Rücksicht genommen werden, damit einige Geschütze von schwerem Kaliber sicher und passend aufzustellen sind. Jede Kriegsflotte bedarf der sogenannten Aviso-Schiffe, welche, mit Dampf und Segel ausgerüstet, den großen Linienschiffen an Geschwindigkeit überlegen sind und wesentlich zur Küstenvertheidigung beitragen können; auch zur Aufnahme von Landungstruppen; zum Bugsiren der Kanonenboote u. s. w. ist ihre Verwendung sehr geeignet. Wir nehmen an, daß die Preußische Kriegsflotte 12 solcher Schiffe bedürfe und glauben, daß deren 6 im Frieden sehr vortheilhaft zu Post- und Handelszwecken zu verwenden wären. Eiserne Boote, 155 Fuß lang, 24 Fuß breit, 7 Fuß Tiefgang, erscheinen, mit 150 Pf.-Kraft (als Auxiliar-Kraft) ausgestattet, von genügender Dimension. Im Kriege können 2 achtzöllige Bombenkanonen sehr wohl auf Deck gestellt werden, wenn nur beim Stauen der Munition darauf geachtet wird, daß der Schwerpunkt die gehörige Tiefe unter Wasser behält, damit das Schiff stabil genug bleibt. Vollkommen gut besegelt, sollen die Maschinen nur in engen Passagen, wie im Kanal, der Meerenge von Gibraltar, beim Ein- und Auslaufen in die Häfen und bei kontrairem Winde gebraucht werden, um Kohlen zu ersparen. Inventar und elegante Einrichtung der Kajüten eingeschlossen, käme der Preis auf ungefähr 120,000 Thlr. zu stehen, während eine Dampfcorvette 400,000 Thlr. kosten soll.

Preußen fehlt bis heute eine regelmäßige Verbindung der Ostseeprovinzen mit Westphalen und den Rheinlanden auf dem Seewege, und ferner den spanischen Küsten entlang über Italien mit der Levante.

Eine Handelsgesellschaft wird sich vorläufig schwerlich auf eine solche Unternehmung einlassen, da die Rentabilität sich erst nach Jahren herausstellen kann, insofern der Staat sich nicht zu bedeutenden Unterstützungen bereit erklärt. Die Regierung dagegen darf nicht allein den Finanzpunkt im Auge behalten; sie hat allgemeine Handels- und Verkehrsinteressen der Nation

zu wahren und außerdem zu sorgen, daß die Mannschaften durch Uebung kriegstüchtig erhalten bleiben und Erfahrungen auf fremden Meeren sammeln. Die Ostsee genügt nicht, um einen Seemann auszubilden.

In ökonomischer Hinsicht ist Folgendes zu bemerken. Die Zinsen sind nicht in Anschlag zu bringen, da die Schiffe ohnehin vorhanden sein müssen; eben so fällt ein Theil der Löhnung und Verpflegung der Mannschaft aus, so wie des Kohlenbedarfs, da Uebungsreisen erforderlich sind. Da aber der Handel durch Passagiergeld und Frachten bedeutende Zuschüsse zahlte, so wäre keine billigere und instruktivere Schule zu finden; die Preuß. Marine-Kapitaine würden mit allen Küsten Europas genau bekannt.

Die großen Dampffregatten und Korvetten werden sehr sparsam sein mit ihren Reisen, eben weil solche zu viel Geld kosten. Die Dampfkorvette Danzig wird schwerlich ein guter Segler sein und es ist noch jüngst durch die Neue Preuß. Zeitung berechnet worden, daß sie zu einer dreimonatlichen Reise 40- bis 44,000 Thlr. Kohlen gebrauche. Aus diesem Grunde werden die schweren Dampfer zu wenig in Bewegung kommen, und um so thätiger müssen die leichten sein, um Offiziere, Matrosen und Maschinisten auszubilden.

Der Plan der Aufstellung, welche wir vorschlagen, ist folgender.

Die erste Linie verbände die Häfen der Ost- und Nordsee bis Dordrecht; hier schließen eine Menge Interessen ab zwischen dem Osten und Westen des Reiches und dem übrigen Deutschland am Rhein und seinen Nebenströmen. Monatlich käme und ginge ein Schiff von den Endpunkten ab. Es liegt nicht im Interesse Preußens, seine direkte Verbindung mit der Levante nach Antwerpen zu verlegen; dort verlieren wir unsere Selbstständigkeit, wogegen der Rhein stets ein deutscher Strom bleibt und frei sein soll bis ins Meer. Bereits findet aus unsren Rheinhäfen direkte Seeschifffahrt statt.

Die zweite Linie ginge also aus vom Rhein längs der spanischen, portugisischen und italischen Küsten nach der Levante, und endigte in Alexandrien. Ein Monat genügt für die Fahrt. Der deutsche Handel fände hier eine rasche und regelmäßige Verbindung für seine bereits bestehenden Geschäfte mit jenen Ländern, sowohl für Waaren als für Reisende.

Die Konkurrenz mit Frankreich begänne erst an Italiens Küsten, und jene mit Oestreich an denen Griechenlands. Triest würde weder so billige Preise bieten, noch an Geschwindigkeit übertreffen können, die Waaren litten nicht durch die rauhe Behandlung auf den verschiedenen Eisenbahnen und Verationen der Douane; wir wären unabhängig von Oestreich! — Die Fahrten der beiden Linien dauerten von April bis Oktober. 6 Schiffe genügten, einschließlich der Reserve. Durch diese verhältnißmäßig geringe Anstrengung gelangte Preußen zu dem glänzenden Resultate, binnen 2 Monaten Memel mit Alexandrien zu verbinden und eine Menge großer europäischer Häfen zu vereinen. Die Folgen würden politischer und merkantilischer Natur sein.

Unsere Flagge erschiene als der Vermittler und Beschützer des deutschen Handels im Mittelmeer und die Pr. Kriegsmarine erlangte, außer der allgemeinen Uebung, die genaueste Kenntniß jener Gewässer.

Die Regelmäßigkeit und Sicherheit der Verbindung gäbe einer großen Erweiterung der Handelsbeziehungen Raum, der Kaufmann könnte mit seinen Waaren die fremden Plätze besuchen, sich selbst an Ort und Stelle von den Bedürfnissen und der Konkurrenz überzeugen.

Die Nation wird sich weit williger an die Opfer für die Kriegsmarine gewöhnen, wenn sie die unmittelbaren Folgen für ihren Wohlstand daraus ersieht.

Die 12 Dampf-Avisos erfordern kein größeres Kapital als 2 Dampffregatten, und wir sind im Stande, sie einschließlich der Maschinen vollständig im Lande herzustellen; damit sollten also unsere Werfte beginnen.

Wir können, bei Benutzung aller Vortheile, die Maschinen so gut und billig bauen wie die Engländer, und es klingt fatal zu hören: daß die Maschinen für die Korvette Danzig allein 35,000 Thlr. Zoll kosten!

Geht dieses Schiff in See, so nimmt es 170 Mann an Bord und bildet solche nur einseitig aus, auf kurzer Fahrt von 3 Monaten. Ein Dampf-Aviso bedarf armirt 60 Mann; rechnen wir als Paquetschiff nur 42 Mann, so wären auf den 6 Schiffen 252 Mann 6 Monat in See, oder 3 Monat 504 Mann, und die Ausbildung — der guten Seglung halber und in Betreff der vielen Manöver beim Ein- und Auslaufen in den verschiedenen Häfen — eine bessere!

Der Unterschied bestände ferner darin, daß die Avisos ihre Kohlen durch Frachten verdienten und die der Korvette ohne Gewinn in Rauch aufgingen!

Gesetzt, die Preuß. Dampfmarine bestände aus

10 Fregatten, 6 Korvetten, 12 Avisos

und von diesen 28 Schiffen sollen nur 2, höchstens 3 auf kurze Zeit im Dienst sein: wie will man dann die Mannschaften ausbilden? Auf 2 Seegelfregatten in fremden Meeren, die vielleicht im Fall eines Krieges nicht zeitig genug heim und durch den Sund kommen? Das wäre ein Plan, wie die jüngste Mobilmachung der Landwehr!

Die Mannschaften, welche für 50 Schrauben-Kanonenboote erforderlich wären, sind hier noch gar nicht in Rechnung gebracht.]

Uebung macht den Meister und da erscheint uns derjenige Plan am angemessensten, welcher die vielseitigste Ausbildung mit der größten Sparsamkeit verbindet und obendrein dem Verkehr neue Bahnen bricht.

So weit reichte der Vorschlag, um uns mit den Küsten Europas in genaue Verbindung zu bringen. Die transatlantischen Paquete gingen am besten von der Postbehörde aus, da diese ein lebhaftes Interesse bei der Briefbeförderung hat und sich bereits in diesem Zweige durch zweckmäßige Maaßregeln auszeichnet, auch dem Handel näher steht als das Kriegsministerium. Vielleicht bietet der Vertrag mit Hannover passende Anknüpfungspunkte.

Die Ausbildung und Vermehrung unserer Kriegsmarine könnte also geschehen:

1) durch Privatunternehmungen, welche eine angemessene Unterstützung vom Staate empfangen; 2) durch die Paquetboote der Postbehörde; 3) durch direkte Uebungsfahrten der Kriegsmarine, rein zu militairischen Zwecken. Alle drei können gemeinschaftlich wirken, allein die letztere Art würde, der Kosten wegen, stets die beschränkteste bleiben und dem Bedürfniß in keinem Falle genügen. Bei den hohen Steuern, welche wir jetzt zahlen, sollte nach Möglichkeit darauf gesehen werden, daß die Verwendung eine produktive, die Steuerkraft mehrende, sei. Die Form wird sich finden, wenn man den guten Willen hat! Selbst in England erhebt ein Seemann von Profession in der Times seine Stimme gegen das Müßigliegen der Kriegsschiffe im Hafen von Portsmouth, und

verlangt deren Benutzung zum Transport der Auswanderer und Anfuhr von Bauholz.

Sardinien holt mit seinen Kriegsschiffen Remonte für die Kavallerie aus der Levante.

Wir wissen, daß die Herren vom Degen große Abneigung dagegen haben, sich in friedliche Unternehmungen direkt einzulassen; allein ebensowohl ist es uns bekannt, daß tüchtige praktische Seeleute von Rang unsere Ansicht theilen. Wird der Weg nicht beliebt, so wähle man den der Subvention an die Post oder an Private. England thut beides.

Wenn auf den Uebungs-Etat der Kriegsmarine künftig jährlich 5 bis 600,000 Thlr. zu bringen sind, so würde eine Verwendung von 100,000 Thlr. für die Linie um Europa als eine sehr angemessene erscheinen, welche wesentliche Vortheile für Krieg und Frieden brächte.

Ohne Anstrengung erlangen wir keine Flotte, über die Preußen unbedingt selbst verfügen kann; die beabsichtigte deutsche Kriegsmarine würde, als kombinirtes Geschwader, stets im Schach gehalten worden sein durch Oestreichs Intriguen.

Vertrauen wir der eigenen Kraft; die Jesuiten und der Zollkongreß geben uns deutlich zu verstehen, was wir von der Donau her zu erwarten haben.

XIII. Die Kanonenboote.

Es will uns bedünken, als ob diese Fahrzeuge sich in der jetzigen Form überlebt hätten und daß man Anstand nehmen sollte, ohne reifliche Prüfung, mit deren Vermehrung weiter vorzugehen. Unsere Küsten bieten, Rügen ausgenommen, wenig passende Punkte zur Aufstellung. Anders verhält es sich mit dem klippenumsäeten Schweden und dem dänischen Inselreiche. Die heutigen Kanonenboote sind 63' lang, 15' breit und gehen 5 bis 6 Fuß tief. Sie tragen auf dem Vordertheile eine 24pfündige Kanone und hinten eine 25pfündige Bombenkanone (84pfündige Kugel in Eisen). Die ganze Besatzung besteht aus sechszig und einigen Köpfen, und nur die Hälfte kann an Bord dauernd untergebracht werden. Soll die andere Hälfte schlafen, so muß sie sich, wie die alten Normannen vor tausend Jahren, Nachts

an's Ufer begeben. Jedes Boot hat 30 Ruder und zu jedem gehören 2 Mann; allein nur mit großer Anstrengung legen sie 2 Meilen p. Stunde zurück; in die offene See können sie sich gar nicht begeben, da die vordere Kanone zu leicht Wasser schluckt.

Unsere Seeoffiziere sind deßhalb mit Recht gegen diese Fahrzeuge eingenommen. Als Verbesserung ist die Anwendung der Dampfkraft vermittelst Schraube vorgeschlagen worden; diese soll man nach Umständen heben und senken können. Wir haben Zweifel dabei, ob der Plan sich praktisch durchführen läßt. Je tiefer man die Schraube stellt, um so steiler arbeitet sie und wirkt um so weniger auf den Fortgang; außerdem raubt die Achsenverbindung zu viel Raum im Innern des Schiffs. Wenn dagegen der Seydell'sche Propeller sich bewährte (6000 Thlr. würden für den Versuch genügt haben), so bricht für diese Gattung der Kriegsfahrzeuge eine neue Aera an und uns wird die Gelegenheit, auch hier einen Vorsprung zu gewinnen. Bei passender Bauart würden die Boote mit einer Maschine von 15 Pf.-Kraft 6 bis 7 Meilen p. Stunde laufen, also die dreifache Geschwindigkeit erlangen und weniger Mannschaften bedürfen. Wir rathen also davon ab, ohne gründliche Untersuchung in diesem Dienstzweige weiter vorzugehen. In Schottland hat sich jetzt unter dem Namen „steam deep sea fishing association" eine Gesellschaft gebildet, welche Boote für die See, von 85 Fuß Länge, 16 Fuß Breite und 4 Fuß Tiefgang mit 30 Pferde-Kraft ausrüsten will; diese würden, an seichten Küsten, alle Kriegsfahrzeuge der Welt verlachen.

Auch wir hätten mit geringen Opfern die Ehre des ersten Versuches erwerben können, wenn die Marine mehr wäre als ein Anhang des Kriegsministeriums!

XIV. Die Kriegsflotte.

Die Schraubenfregatten und Dampfcorvetten sind durch die Schnelligkeit ihrer Bewegung nach allen Seiten hin und wegen des schweren Kalibers ihrer Geschütze, vorzugsweise zum Kampf gegen die alten Linienschiffe geeignet. Der Prinz von Joinville machte zuerst aufmerksam auf die Ueberlegenheit einer Dampfflotte; England und Amerika verstanden den Wink und rüsten jetzt bei Neu-

bauten nach diesem Systeme. Britannien erringt seine Hauptvortheile in den ostindischen Kriegen durch Hilfe der Dampffregatten.

Preußen betritt die neue Bahn ohne altes Inventar und muß bei freier Wahl das Beste ergreifen; wir nehmen deshalb 16 solcher Fahrzeuge in unsern Voranschlag auf. Im Falle eines Krieges sind die rasche Ausrüstung und energisches Beginnen der Operationen die Hauptbedingungen des Gelingens; solche Ueberlegenheit wird indessen nur durch Uebung gesichert. Hier taucht die früher berührte Frage wieder auf: in welcher Weise soll ein angemessener Theil der Dampfflotte beschäftigt werden?

Transatlantische Fahrten erfordern einen zu großen Kohlenaufwand; außerdem fehlen uns in jenen Himmelsstrichen die Depots für dieses Brennmaterial. Dagegen muß eine Verwendung im Mittelmeer und an der Westküste Afrika's als zweckdienlich erscheinen. Die Ausbildung der Seeleute kann nicht allein auf den wenigen Segelfregatten erfolgen; überhaupt genügen die letzteren nicht, um unserer Flagge auf allen Meeren die gebührende Achtung zu verschaffen. Uebung macht den Meister. Nicht die Zahl der Schiffe entscheidet, sondern vorzüglich die unerschrockene und gewandte Führung.

Aus Gründen der Sparsamkeit nehmen wir in unsern Etat nur drei Segelfregatten, eine Korvette und drei Schooner auf. Die großen Schiffe würden kaum genügen, um unsern Handel an den Küsten Amerikas und in dem indischen Archipel zu schützen; ihnen bleibt also eine volle Thätigkeit im Frieden gesichert. Uebrigens theilen wir die Ansicht des Engländers, daß Kriegsschiffe allerdings zum Transport von Auswanderern zu verwenden sind, insofern sich die Regierung direkt für eine Uebersiedelung des Proletariats interessirt. So wie die Sachen jetzt stehen, entfernen sich meist nur Leute, die das Passagiergeld bezahlen können und sonst noch Etwas zu verlieren haben, und lassen die Armen zurück.

Manche Kommunen thäten wohl, sich durch Zuschüsse der Unbeschäftigten zu entledigen; vielleicht böte Centralamerika auf seinen Höhen irgend eine passende Stelle zur deutschen Kolonisation. Möge Herr General-Konsul Hesse berichten.

Digitized by Google

XV. Stärke der Preußischen Flotte,

welche in einem Zeitraum von 12 Jahren zu erreichen wäre und, Dänemark gegenüber, als genügend erschiene.

10 Schraubenfregatten	à 60	Kanonen	=600	à 450 Pf.-Kraft	=4500
6 Dampfkorvetten . .	à 12	„	= 72	à 400 „	=2400
12 Dampfavisos . . .	à 2–6	„	= 48	à 150 „	=1800
3 Segelfregatten . . .	à 50	„	=150	— „	—
1 Segelkorvette . . .	à 12	„	= 12	— „	—
1 Transportschiff. . .	—	„	—	— „	—
3 Schooner	à 4	„	= 12	— „	—
36 Segel		Kanonen	894	Pf.-Kraft	8700

Davon sind bereits vorhanden:

die Dampfkorvette Barbarossa	440	Pf.-Kr.	9	86-Pfünder
„ Danzig . .	450	„	12	8zöll. Bomben-K.
Dampfaviso Salamander	160	„	6	Kanonen
„ Nix	160	„	6	„
Postschiff Preuß. Adler. .	300	„	6	„
„ bestellt	300	„	6	„
Segelfregatte Gefion . . .	—	„	50	„
Segelkorvette Amazone . .	—	„	12	„
Transportschiff Merkur. .	—	„	—	„
	1810	Pf.-Kr.	107	Kanonen.

Außerdem zur Küstenvertheidigung:

36 Kanonen-Schaluppen	à 2	Kanonen	= 72
6 „ Jollen . . .	à 1	„	= 6
			78 Kanonen.

An Baukosten wären also noch erforderlich:

10 Schraubenfregatten	à 700,000 Thlr. =	7,000,000	Thlr.
4 Dampfkorvetten . .	à 400,000 „ =	1,600,000	„
8 Avisos	à 120,000 „ =	960,000	„
2 Segelfregatten . . .	à 350,000 „ =	700,000	„
2 Schooner durch patriot. Vereine im Bau; Zuschuß zu denselben		40,000	„
Umbau der Kanonenboote mit Propeller		100,000	„
		10,400,000	Thlr.
Hafenbauten, Docks u. s. w. Hier kann nur annäherungsweise ein Pauschquantum angenommen werden von		3,000,000	„
		13,400,000	Thlr.
Auf 12 Jahre vertheilt, jährlich		1,200,000	Thlr.

Laufender Etat der Flotte.

Unterhaltung der Schiffe	700,000	Thlr.
„ „ Häfen u. s. w.	50,000	„
Schiffe im Dienst	550,000	„
Admiralität und Verwaltung	100,000	„
Wissenschaftliche Anstalten	20,000	„
Offiziere auf Halbsold . . . . (ein Theil ist in den Schulen, auf den Werften und auf den Paquetschiffen angestellt).	60,000	„
Hafensoldaten	20,000	„
	1,500,000	Thlr.
Die Kosten der Herstellung der Flotte, auf 12 Jahre vertheilt, betragen jährlich	1,200,000	„
Beide Positionen	2,700,000	Thlr.

Diese Ziffern verlangen allerdings ein sehr bedeutendes Opfer, welches indessen gebracht werden muß, wenn wir nicht in halben Maßregeln stecken bleiben wollen.

Unser Handel und die Landesvertheidigung erfordern diese Anstrengung, welche die politische Stellung Preußens nur erhöhen kann. Wenn wir indessen neben Schaffung der Flotte gleichzeitig das Landheer vermehren, so möchten allerdings die Kosten den Kräften des Staats nicht angemessen erscheinen.

Rückschau.

So hätten wir in allgemeinen Zügen hier unsere Ansichten über die Bildung einer Kriegsmarine niedergelegt. Indem wir vom preußischen Standpunkte ausgingen, fühlen wir sehr wohl, daß die Ausführung einen nationalen Gedanken des ganzen Deutschlands verkörpern wird, dem die Sympathieen des Volkes zufallen. Allein eben deshalb glauben wir, daß es der politischen Stellung und der Ehre Preußens angemessen erscheine, sich an die Spitze zu stellen und aus eigener Kraft zu schaffen, was Noth thut, damit die neue Schöpfung den Stempel der Dauer trage und jene Macht erlange, welche die Einheit der Verwaltung giebt. Die Maßregeln des Bundestags gegen die deutsche Flotte lehren uns, „daß nicht Vielherrschaft taugt!"

Es ist nicht das Gelüste kriegerischen Ruhmes, welches uns leitet, sondern die Nothwendigkeit des Schutzes deutscher Küsten und Handelsflotten auf allen Meeren. Die deutsche Bescheidenheit muß sich an den Gedanken gewöhnen, daß wir unter den seefahrenden Nationen Europa's die zweite im Range sind. So war z. B. in dem abgelaufenen Jahre der Verkehr der preußischen und hanseatischen Schiffe mit den Häfen der vereinigten Staaten so groß, wie der aller übrigen Länder Europa's (England ausgenommen). Oestreich wurde 20fach übertroffen, aus dem einfachen Grunde, weil die Bildung seiner Hauptvölkermasse nicht mit Deutschland auf gleicher Stufe steht und die Konsumtion tropischer Erzeugnisse ungleich geringer ist.

Der Kopf im Zollverein verbraucht $2\frac{1}{2}$mal mehr Kaffee und fünfmal mehr Zucker als der Oestreicher! Eine zu enge Verbindung mit diesem Staate der Monopole muß in mancher Beziehung bedenklich erscheinen, da namentlich der Nerv des Verkehrs, das Geld, fehlt! —

Das Fundament der Kriegsmarine ist stets die Handelsflotte und eben deshalb müssen alle Mittel aufgeboten werden, diese zu heben. Preußens Küsten der Ostsee bedürfen vorzüglich großer Berücksichtigung. Der Sundzoll steht als Hinderniß in erster Linie, allein wir zweifeln nicht, daß im Laufe der Ereignisse sich ein Moment finden wird, dessen energische Benutzung eine Aenderung herbeiführt.

Ferner bedürfen die Häfen großer Verbesserungen und die Hafengelder sind theilweise zu hoch; es ist noch jüngst der Fall vorgekommen, daß ein Preußisches Schiff, von der Weser, in Danzig an Hafenabgabe 20% der Fracht zahlte! So unterdrückt man die Küstenschifffahrt, welche ohnehin durch die Eisenbahnen leidet. Die Durchgangszölle sollten auf ein Minimum verringert werden, um die Verbindung mit den Hinterländern nach Möglichkeit wieder anzuknüpfen und zu erleichtern.

Die Schiffe der Ostsee finden wenig Verwendung für die lange Fahrt, wie die geringe Zahl der gekupferten ergiebt. Den Provinzen Pommern und Preußen fehlen zur Ausfuhr die Artikel der eigenen Industrie und leider herrscht eine Abneigung gegen industrielle Unternehmungen, ohne welche ein reger Verkehr nie erblühen kann; wir deuten hier nur kurz auf solche Gewerbe hin, deren Urstoffe dem eigenen Boden angehören.

Der Schiffbau hat gerechte Ansprüche auf jene Erleichterungen, welche wir bereits an einer anderen Stelle namhaft machten; der Bau einer Kriegsflotte würde seine Thätigkeit und Intelligenz um Vieles vermehren.

Das Land erzeugt billigen Flachs, dessen Kultur großer Verbesserungen fähig ist; auch zum Hanfbau ist es geeignet; kein Hinderniß steht der Entwicklung einer großartigen Linnen- und Segeltuch-Fabrikation entgegen. Die besten Kammwollen fallen an den Küstenstrichen; weshalb schreitet man nicht vor mit deren Verarbeitung zu Stoffen, die überall einen Markt finden?

Zur Anlage ausgedehnter Gerbereien sind die Elemente vorhanden. Häute des Inlandes finden sich in Ueberfluß, und Massen derselben bieten Rußland, Polen und die Donaufürstenthümer. Die Provinz Preußen allein besitzt $6\frac{1}{2}$ Millionen Morgen Waldungen, während Rheinland und Westphalen nur $4\frac{1}{2}$ Mill. zählen. Weshalb sollten im Osten nicht die Eichenschälwaldungen gedeihen, gleich wie im Westen?

Bei fortschreitender Landeskultur könnten Oelschlägereien entstehen, jenen im Westen gleich an Bedeutung, und ein ausgedehnter Hanfbau lieferte das Hanföl zur Wiederbelebung der fast eingegangenen Seifensiedereien.

Die Ostsee bedarf außer dem Ackerbau auch der eigenen Industrie, wenn sie auf transatlantischen Märkten Bedeutung erlangen will; die Gelegenheit zur Begründung liegt vor und wir hoffen, daß Kapital und Intelligenz solche ergreifen werden.

Es ist ferner der Handel mit den Erzeugnissen fremder Industrie mehr zu beachten; wir sehen nicht ein, weßhalb Stettin nicht, eben so wohl wie Lübeck, ein Markt für die Nordländer sein könnte, insofern man freie Niederlagen schafft.

Zwar grenzt das preuß. Gebiet nicht unmittelbar an die Küsten der Nordsee, allein die Ströme Rhein, Ems, Weser und Elbe sind frei und erlauben eine, bereits bestehende, direkte überseeische Verbindung unter unserer Flagge, welche größere Ausdehnung erhalten muß. Nach den Meeresufern drängt seit grauen Jahrtausenden der Handel der Völker. England und Amerika sind die Länder ungemessener Konsumtion, dorthin muß unser Auge gerichtet sein! In dem Welttheile des Kolumbus lebten anfangs des 17. Jahrh. 10 Mill. Menschen unserer Abkunft, und bevor dieses Jahrh. abläuft, wird ihre Zahl 100 Mill. übersteigen; dort liegt die Zukunft! Die Erbärmlichkeit der Koalition gegen den Zollverein darf uns nicht entmuthigen; die Verhältnisse sind größer als die Menschen, und wir rathen dem Starken: keinen Schritt weiter zurückzuweichen, denn das Maaß der Konzessionen erscheint uns voll!! Ein mächtiger Bundesgenosse steht uns zur Seite, welcher allen Witz der Diplomaten überwiegt: die öffentliche Meinung; ihr hat Preußen manche Sühne zu bringen, indem es fortschreitet auf der Bahn der Intelligenz, der bürgerlichen Freiheit und der raschen Entwickelung aller materiellen Kräfte. Nicht Roß und Reisige, sondern diese Grundsätze bahnten den Weg vom Fels zum Meer; mögen sie für immer die Grundfesten der Macht und Würde unseres Vaterlandes sein!

Druck von J. Petsch in Berlin.